

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

DELIBERA 16 dicembre 2021.

Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2022.
(Delibera n. 181/2021).

L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

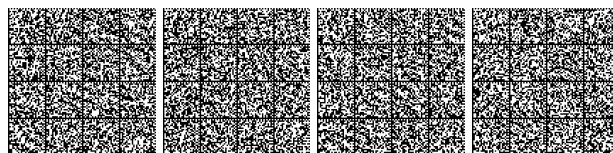
Nella sua riunione del 16 dicembre 2021,

Visto l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: decreto-legge n. 201/2011), e, in particolare, il comma 6, come modificato dall'art. 16, comma 1, lettere *a-bis* e *a-ter*, introdotte dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, di conversione del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (di seguito: decreto-legge n. 109/2018), che dispone che «All'esercizio delle competenze di cui al comma 2 e alle attività di cui al comma 3, nonché all'esercizio delle altre competenze e alle altre attività attribuite dalla legge si provvede (...) *b*) 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»;

Visto l'art. 3, comma 9-*bis*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 (di seguito: decreto-legge n. 121/2021);

Visto il quadro normativo di riferimento vigente in materia di competenze e attività attribuite all'Autorità, composto, in particolare, oltre che dalla norma istitutiva di cui al citato art. 37 del decreto-legge n. 201/2011, come da ultimo modificato dall'art. 16, commi 1 e 1-*bis* del decreto-legge n. 109/2018, dalle seguenti fonti normative, sia europee che nazionali: - 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 e decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 10 agosto 2021; - 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'art. 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio; - l'art. 24, comma 5-*bis* del «Codice della strada» di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come integrato dall'art. 38, comma 1 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27; - l'art. 8, comma 3, lettera *n*) della legge 28 gennaio 1994, n. 84 recante il «Riordino della legislazione in materia portuale», come introdotto dall'art. 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'art. 8, comma 1, lettera *f*) della legge 7 agosto 2015, n. 124» e modificato dall'art. 5, comma 1, lettera *f*) del decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232, recante «Disposizioni integrative e correttive



ve al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali»; - l'art. 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'art. 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'art. 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'art. 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'art. 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'art. 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»; - gli articoli 167, comma 5 e 178, comma 8 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante il «Codice dei contratti pubblici»; - l'art. 14, comma 5 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante «Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica»; - l'art. 48 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante «Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territo-

riali, 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'art. 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'art. 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'art. 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;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633 recante «Istituzione e disciplina dell'imposta sul valore aggiunto» e, in particolare, l'art. 9 relativo ai servizi internazionali o connessi agli scambi internazionali;

Visto l'orientamento giurisprudenziale consolidatosi a partire dalla sentenza n. 5/2021 del Consiglio di Stato, pubblicata il 4 gennaio 2021, che, nel chiarire il perimetro dei soggetti tenuti all'assolvimento degli obblighi in materia di contributo per il funzionamento dell'Autorità, ha reso anche opportuna l'elaborazione di ulteriori discipline di dettaglio;

Visto l'art. 37-bis del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 maggio 2021, n. 69, recante «Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19», la cui applicazione è limitata all'anno 2021;

Visto il «regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità», approvato con delibera n. 78/2021 del 27 maggio 2021;

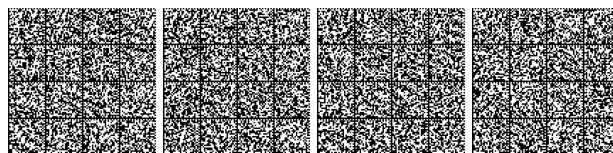
Vista la pianta organica dell'Autorità, come da ultimo rideterminata con delibera n. 27/2019 del 28 marzo 2019;

Visto il bilancio di previsione per l'anno 2022 approvato dal Consiglio dell'Autorità il 1° dicembre 2021, previo parere favorevole del collegio dei revisori, e preso atto, pertanto, del fabbisogno stimato per le spese di funzionamento dell'Autorità;

Considerato che l'Autorità ha improntato la propria azione al contenimento delle spese anche in attuazione delle misure legislative a riguardo (c.d. *spending review*);

Considerato che il contributo di cui al citato art. 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge n. 201/2011 costituisce per legge l'unica fonte di entrata dell'Autorità per far fronte ai suoi oneri di funzionamento;

Visto il «documento ricognitivo sui settori del trasporto per i quali l'Autorità ha concretamente avviato l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge», redatto dagli Uffici in cui sono individuate le attività compiute dall'Autorità nei settori del trasporto per i quali la stessa ha concretamente avviato, alla data



della presente delibera, nei mercati in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, il quale riveste carattere meramente ricognitivo e può agevolare l'individuazione del perimetro contributivo, anche da parte dei soggetti tenuti alla contribuzione;

Vista la delibera n. 135/2021 del 12 ottobre 2021 con la quale è stato dato avvio alla consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2022;

Viste le osservazioni pervenute nel corso della consultazione, chiusasi il 12 novembre 2021, di cui alla sopra citata delibera n. 135/2021, pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità (<https://www.autorita-trasporti.it/>);

Ritenute non accoglibili le osservazioni finalizzate a chiedere un generico esonero o una sospensione generalizzata di determinati settori del trasporto dalla corresponsione del contributo anche a causa della crisi economica conseguente alla pandemia da COVID-19, o di sollevare intere categorie di operatori economici dai propri obblighi dichiarativi e contributivi, in quanto l'ordinamento nazionale prevede quale unica fonte di finanziamento dell'Autorità il contributo previsto dal decreto-legge n. 201/2011 e, pertanto, le spese di funzionamento debbono necessariamente trovare copertura finanziaria a valere sulla contribuzione da parte degli operatori del settore, fatta comunque salva l'applicazione del citato art. 3, comma 9-bis del decreto-legge n. 121/2021 che autorizza l'Autorità a far fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo, previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo parziale della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020;

Ritenute non accoglibili le osservazioni formulate da plurime categorie di operatori economici volte a mettere in discussione il perimetro dei contribuenti in quanto le argomentazioni variamente addotte si pongono in evidente contrasto con l'iter logico-giuridico posto dal Consiglio di Stato a fondamento del proprio consolidato orientamento giurisprudenziale;

Ritenute non accoglibili le osservazioni tese a circoscrivere il mandato dell'Autorità ai soli servizi di pubblica utilità, in quanto, per effetto delle numerose attribuzioni di competenze e attività conferite *ex lege* negli anni e qui menzionate, la sfera di azione dell'Autorità riguarda tutti i settori del trasporto, peraltro in linea con la giurisprudenza cristallizzatasi in materia;

Ritenute non accoglibili le osservazioni formulate dagli operatori del settore portuale in merito all'asserita carenza di motivazione circa l'inserimento della categoria degli erogatori di operazioni e servizi portuali, in quanto la voce a questi relativa è volta ad enucleare prestazioni già ricomprese nell'alveo della gestione delle infrastrutture portuali e già oggetto di concreta regolazione da parte dell'Autorità, come riconosciuto dalla giurisprudenza;

Ritenute non accoglibili le osservazioni degli operatori economici appartenenti al settore dei servizi di trasporto di merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti pervenute in sede di consultazione sul tema dell'individuazione del numero di veicoli nel limite di 26.000 chilogrammi di capacità di

carico, in quanto trattasi di criterio presuntivo peraltro già adottato dall'Autorità; inoltre, in queste non viene formulata una proposta alternativa recante l'indicazione di un diverso valore o criterio ragionevolmente applicabile;

Ritenute non accoglibili, altresì, le osservazioni formulate da numerosi operatori e volte ad escludere la voce A5 del conto economico dal fatturato rilevante, in quanto tale voce comprende anche contributi in conto esercizio ovvero proventi o plusvalenze da assimilare ai ricavi dell'attività principale e, comunque, rimane confermata la possibilità in capo al soggetto tenuto al versamento del contributo di scomputare i ricavi o proventi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità;

Ritenuto in particolare, che i contributi in conto esercizio, iscrivibili alla voce A5 del conto economico, abbiano natura integrativa dei ricavi dell'attività caratteristica o delle attività accessorie, diverse da quella finanziaria, nonché di ricavi derivanti da attività nei confronti di enti pubblici in forza di un contratto di servizio e/o di convenzione e, quindi, comunque derivanti dallo svolgimento di attività economica rilevante ai fini dell'assoggettamento al contributo;

Ritenute non accoglibili le proposte di riduzione dell'aliquota contributiva per l'anno 2022, a fronte dell'ampliamento della platea contributiva a seguito degli esiti del contenzioso dinanzi al Consiglio di Stato, in quanto i fatturati degli operatori del trasporto dell'anno 2020, rilevanti per il calcolo del contributo riferito all'anno 2022, si sono sensibilmente ridotti a causa degli effetti negativi della pandemia da COVID-19 e risultano tuttora in corso le attività di regolarizzazione degli obblighi contributivi di molti operatori in relazione alle annualità successive al 2018;

Ritenute non accoglibili le osservazioni volte a escludere dai criteri di calcolo del fatturato rilevante ai fini della determinazione della misura del contributo ogni forma di sussidio, compensazione, ristoro o sostegno alle imprese riconosciuti per mancati ricavi in ragione dell'emergenza pandemica da COVID-19, in quanto la contribuzione da parte degli operatori del settore costituisce, come già sopra evidenziato, l'unica fonte di finanziamento per l'Autorità; infatti, laddove in passato, con riferimento all'anno 2021 per l'autotrasporto merci su strada, sono state previste forme di sostegno al settore mediante l'esclusione dall'obbligo di contribuzione, il legislatore ha conseguentemente stanziato somme a compensazione del minore introito per l'Autorità; inoltre, le medesime osservazioni non sono accoglibili in quanto postulano un'esclusione generalizzata e riguardante importi al momento non definiti nell'*an* e nel *quantum*, anche per l'assenza in taluni casi dei decreti attuativi previsti dalla legge;

Ritenute non accoglibili le osservazioni finalizzate ad introdurre un'esclusione, a beneficio dei gestori di infrastrutture portuali, degli importi destinati alla manutenzione ordinaria del demanio marittimo, in quanto le somme in oggetto afferiscono a spese correnti legate al normale ciclo aziendale;

Ritenute non accoglibili, altresì, le osservazioni formulate da operatori di trasporto merci multimodale in materia di esclusione dei ricavi generati a fronte di servizi



di trasporto offerti all'utenza, ma svolti da altri operatori economici, in quanto non è possibile ammettere un'esclusione *tout court* dei servizi erogati al mercato da tali soggetti, ciò traducendosi in un'ingiustificata esclusione del trasporto *door-to-door*, tipologia di movimentazione e consegna dei carichi che, curando le varie fasi vettoriali, si giova maggiormente dei benefici complessivamente recati dall'Autorità nei vari segmenti trasportistici; rimane fermo, in ogni caso, il rispetto del divieto di duplicazione del contributo;

Ritenute non accoglibili le osservazioni che mirano ad ottenere un'esclusione delle compensazioni erogate in relazione a contratti di servizio o convenzioni nell'ambito del trasporto via mare o per vie navigabili interne in quanto, come riconosciuto sin dalla giurisprudenza più risalente, il trasporto gravato da obblighi di servizio pubblico o convenzionato è da ritenersi assoggettabile a contribuzione in ragione del ruolo peculiare riservato in materia all'Autorità dalla legge e a motivo delle competenze già esercitate al riguardo;

Ritenute non accoglibili, in considerazione della giurisprudenza sino ad ora intervenuta, le osservazioni volte alla non inclusione degli agenti raccomandatori marittimi tra i soggetti tenuti alla contribuzione, stante l'esigenza, anche alla luce di alcune osservazioni pervenute, di dover assoggettare gli operatori di tale categoria all'onere di richiedere ai vettori esteri e versare per loro conto le somme dovute, pure al fine di garantire piena parità di trattamento tra imprese nazionali ed estere; ai fini della determinazione del fatturato rilevante, trattandosi di soggetti che operano anche in qualità di mandatarie di compagnie di navigazione impegnate su servizi internazionali, si ritiene di individuare le medesime modalità di determinazione del fatturato rilevante previste per i vettori marittimi;

Ritenute non accoglibili le osservazioni secondo cui l'obbligo di versamento del contributo da parte delle agenzie raccomandatarie marittime in nome e per conto dei vettori esteri rappresentati risulterebbe inficiato da un'asserita indeterminazione del prelievo, in quanto, basandosi il contributo riferito all'annualità 2022 sui dati economici dell'esercizio 2020, l'obbligazione in oggetto appare prevedibile e preventivamente determinabile nel suo ammontare;

Ritenute non accoglibili le osservazioni recanti richiesta di ulteriori voci specifiche di esclusione per i gestori di centri di movimentazione merci e, segnatamente, per gli interporti, in quanto talune di esse sono già scomputabili in base alla disciplina di carattere generale incardinata dall'Autorità in argomento e lo scomputo delle altre confligge con le indicazioni della giurisprudenza più recente, secondo cui le prestazioni, le attività e i ricavi caratteristici degli interporti, ivi inclusi il mantenimento e la costruzione di tutte le infrastrutture (anche immobiliari) funzionali alla prestazione dei servizi erogati, risultano pienamente assoggettabili a contributo;

Ritenute non accoglibili le osservazioni finalizzate a introdurre lo scomputo dal fatturato dei servizi di allacciamento *reefer* a motivo della loro natura essenziale per la c.d. «catena del freddo» e per il trasporto di beni/

prodotti deperibili che necessitano di terminal *ad hoc* approntati al mantenimento di temperature regolate ai fini di garantirne la conservazione;

Ritenute non accoglibili le osservazioni sull'esclusione delle attività svolte sotto la vigilanza delle Autorità di sistema portuale in quanto trascurano, da un lato, la sussistenza, di attività di regolazione multilivello svolte sia dall'Autorità che dai suddetti enti pubblici; dall'altro, l'esistenza di una contestuale attività di vigilanza sui terminal riconosciuta all'Autorità dalla disciplina eurounitaria;

Ritenute non accoglibili le osservazioni volte ad asserire il rischio di effetti distorsivi sulla concorrenza e sulla mancata *compliance* con il citato regolamento (UE) n. 2017/352, in quanto la censura non reca puntuale motivazione e non tiene in considerazione che il contributo grava uniformemente su tutte le infrastrutture di trasporto;

Ritenute non accoglibili le osservazioni strumentali a conseguire un'esclusione, dal fatturato rilevante ai fini contributivi, del c.d. «ciclo-terra» degli operatori portuali, in quanto lo scomputo invocato ricomprende ricavi da prestazioni autorizzate dalle Autorità di sistema portuale e, comunque, afferenti alla gestione caratteristica;

Ritenuto non accoglibili le osservazioni formulate dalle imprese di autotrasporto merci per conto terzi, in quanto, tenuto conto della notevole frammentarietà del mercato dei prestatori nonché dell'esigenza di effettività della riscossione, l'esclusione delle prestazioni di sub-vezione a beneficio di coloro che le effettuino, 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'art. 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;

Ritenute non accoglibili le osservazioni volte ad escludere l'imputazione del contributo in capo al consorzio, in luogo delle consorziate, in quanto lo stesso è individuato quale titolare del contratto di trasporto e comunque, in caso di ricavi generati da imprese riunite in consorzio, permane la possibilità per l'impresa consorziata di escludere i ricavi derivanti dai servizi di trasporto erogati a consorzi titolari di contratti di trasporto, al fine di evitare una duplicazione di versamenti riconducibili alla medesima quota di ricavo;

Ritenuto non necessario operare specifici interventi di accoglimento delle osservazioni in cui si paventa il rischio, meramente teorico, di un'indeterminata duplicazione di contribuzione, in quanto quest'ultima viene già esclusa da una precipua previsione di legge e dette osservazioni non sollevano casi specifici e, parimenti, non indicano precisi criteri o modalità di applicazione delle previsioni di dettaglio;

Ritenuto non necessario operare specifici interventi di accoglimento delle osservazioni volte a reclamare l'esclusione delle attività *crossborder*, in quanto in relazione alle varie modalità di trasporto sussistono discipline di settore, ormai consolidate, che impediscono ogni indebito assoggettamento a contribuzione, venendo in ri-



lievo, relativamente alla mobilità di persone e merci con partenza o arrivo in Italia, solo la tratta compresa entro i confini nazionali;

Ritenute parzialmente accoglibili le osservazioni atte a conseguire un'esclusione dei trasporti marittimi internazionali che interessino scali italiani, attraverso la previsione di una disciplina analoga a quella già prevista per gli operatori del settore del trasporto aereo di passeggeri e/o merci, nell'ottica di includere nel fatturato esclusivamente la porzione di ricavi territorialmente rilevante in Italia;

Ritenute parzialmente accoglibili le osservazioni espresse in favore di una semplificazione delle procedure amministrative relative all'assolvimento degli obblighi dichiarativi in caso di scomputi superiori al 20% del fatturato, prevedendo che l'attestazione richiesta possa essere rilasciata, alternativamente, dal revisore legale dei conti (ovvero dalla società di revisione legale) oppure dal collegio sindacale e valutando, invece, non accoglibili le osservazioni volte a richiedere l'eliminazione del prospetto delle esclusioni, in quanto trattasi di presidio volto a evitare dichiarazioni inesatte, irregolari o infedeli e ad agevolare i controlli di natura formale e sostanziale;

Ritenute accoglibili le osservazioni in merito all'applicazione dell'avanzo di amministrazione degli esercizi precedenti al fine di ridurre l'aliquota contributiva, limitatamente all'ammontare autorizzato dal citato art. 3, comma 9-bis del decreto-legge n. 121/2021, mentre, per la restante parte, l'Autorità si riserva, nel rispetto dei principi di finanza pubblica, di valutare il progressivo utilizzo dell'avanzo di amministrazione disponibile, senza comunque compromettere il mantenimento a titolo prudenziale di un fondo rischi ed oneri di ammontare adeguato per far fronte ad eventuali esiti negativi del contenzioso ancora in essere; a tale riguardo l'Autorità si riserva altresì, sulla base del consolidamento del perimetro contributivo e della conseguente implementazione delle attività di recupero dei contributi dovuti e non corrisposti, di valutare, in corso di esercizio finanziario, anche a vantaggio dei soggetti contributori, tutti i possibili interventi che possano consentire una parziale diversa copertura delle spese di funzionamento dell'Autorità;

Ritenute accoglibili le osservazioni formulate in sede di consultazione volte a innalzare la soglia di esenzione relativa al 2022, risultando adeguato, tenuto conto delle più aggiornate stime di fabbisogno per assicurare il funzionamento dell'Autorità nell'anno 2022, fissare la soglia di esenzione a euro 3.000,00, riparametrando altresì l'obbligo di dichiarazione dei dati anagrafici ed economici in capo alle imprese operanti nel settore dei trasporti con fatturato superiore a euro 5.000.000,00, in quanto entrambi i valori suindicati consentono di salvaguardare parte delle piccole imprese, oltre alle microimprese, di cui all'art. 5 della legge 11 novembre 2011, n. 180, senza causare eccessive riduzioni di prelievo e apportando al contempo benefici significativi in termini di efficienza gestionale della platea dei contribuenti;

Ritenute accoglibili le osservazioni volte a inserire un'esclusione specifica per i gestori delle infrastrutture portuali in relazione agli importi destinati alla manutenzione straordinaria del demanio marittimo o agli in-

vestimenti capitalizzati a giovamento del medesimo, limitatamente ai costi di ammortamento iscritti a conto economico nell'esercizio di riferimento, come comprovati da perizia asseverata;

Ritenute accoglibili le osservazioni finalizzate ad allineare il criterio di individuazione del fatturato rilevante per i soggetti operanti nel trasporto via mare e per vie navigabili interne di passeggeri e/o merci, ad esclusione delle imprese di cabotaggio, attraverso il riferimento ad un parametro tale da non creare discriminazioni fra operatori economici tra loro paragonabili per caratteristiche dell'attività economica svolta;

Rilevata la necessità di garantire ai soggetti interessati un quadro applicativo certo, omogeneo e conoscibile, assicurando, tra l'altro, il rispetto dei principi di economicità, trasparenza ed efficienza dell'azione amministrativa nella definizione delle modalità di contribuzione, ferma comunque la necessità di ridurre al minimo gli adempimenti richiesti ai soggetti interessati, i costi amministrativi aggiuntivi e gli oneri accessori;

Ritenuto alla luce di quanto sopra, che gli operatori dei settori del trasporto da assoggettare a contribuzione in ragione dei presupposti soggettivi e oggettivi di legge siano quelli che esercitano le seguenti attività:

- 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 di merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti;
- m) servizi di agenzia/raccomandazione marittima.

Ritenuto ai fini dell'individuazione dei soggetti tenuti alla contribuzione che esercitano servizi di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti, di confermare il criterio che include, in via presuntiva, i soggetti che, al 31 dicembre 2021, abbiano nella propria disponibilità veicoli, dotati di capacità di carico, con massa complessiva oltre i 26.000 chilogrammi, ovvero trattori con peso rimorchiabile oltre i 26.000 chilogrammi, utilizzando la classificazione di cui alla delibera n. 5/2021 del 19 ottobre 2021 del presidente del Comitato centrale per l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi;



Rilevato che dalla natura presuntiva del criterio sopra descritto discende che non sia comunque soggetto al versamento del contributo l'operatore economico che, pur avendo nella propria disponibilità mezzi di capacità di carico di massa complessiva superiore a 26.000 chilogrammi ovvero trattori con peso rimorchiabile oltre i 26.000 chilogrammi, non svolga il servizio di trasporto in connessione con le suddette infrastrutture;

Ritenuto anche alla luce delle valutazioni fin qui esposte e attesa la necessità di assicurare la massima obiettività e trasparenza nell'applicazione del contributo:

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;

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 presente 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 da fondo rischi;

Ritenuto in via generale, in conformità con il principio di non discriminazione, per le sole imprese non residenti in Italia e senza stabile organizzazione nel territorio dello Stato, di intendere il fatturato pari al volume d'affari IVA, prodotto nell'anno solare precedente e risultante dall'ultima dichiarazione IVA presentata alla data di pubblicazione della delibera di approvazione del contributo, dal rappresentante fiscale o direttamente dal soggetto estero mediante identificazione diretta;

Ritenuto di dover considerare — per i soggetti operanti nel trasporto aereo di passeggeri e merci (i vettori aerei) ed al fine di evitare una diversità di trattamento tra le imprese italiane e quelle estere non soggette, in quanto tali, alle norme contabili italiane — 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 presente delibera relativamente alle operazioni che, in dipendenza di un unico contratto di trasporto aereo, costituiscono, per il trasporto passeggeri: (i) trasporto nazionale eseguito interamente nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 10% (Tab. A parte III 127-*novies*, allegata al decreto del Presidente della Repubblica n. 633/1972) — aliquota attualmente in

vigore; (ii) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 1 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633/1972; per il trasporto di merci: (i) trasporto rilevante ai fini iva nel territorio dello Stato ed assoggettato ad aliquota IVA del 22% - aliquota attualmente in vigore; (ii) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 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;

Ritenuto di dover considerare - per i soggetti operanti nel settore del trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci e sempre al fine di evitare una diversità di trattamento tra le imprese italiane e quelle estere - il fatturato rilevante ai fini della determinazione del contributo: a) per il trasporto internazionale di passeggeri: esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 1 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633/1972; b) per il trasporto internazionale di merci: esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633/1972; c) per le prestazioni di cabotaggio si applicano i criteri generali indicati per tutte le altre imprese di trasporto;

Ritenuto per i soli soggetti operanti nella gestione dei centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica) — di escludere dal totale dei ricavi: (i) il riaddebito di costi sostenuti per determinati servizi comuni non ricollegabili all'ambito di competenza dell'Autorità; (ii) i ricavi derivanti da attività meramente amministrative, quali il supporto per la regolarizzazione delle operazioni doganali e il rimborso delle accise;

Ritenuto per i gestori di infrastrutture portuali — di escludere dal totale dei ricavi i proventi derivanti da: (i) attività documentale di supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali; (ii) ritardata consegna dei container utilizzati o mancato ritiro/caricamento della merce; (iii) servizio di *security* purché distinguibile dal guardianaggio; (iv) ricavi da attività di c.d. connettivo urbano; (v) servizio *hostess* legato ad attività congressuale e convegnistica; (vi) ormeggio e stazionamento di unità da diporto;

Ritenuto 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 - di escludere dal totale dei ricavi i proventi derivanti da prestazioni svolte nei riguardi dei gestori di infrastrutture portuali, nel caso in cui generino una duplicazione di contribuzione;

Ritenuto per i soggetti esercenti servizi di trasporto di merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti - di escludere dal totale dei ricavi i proventi derivanti da: (i) attività documentale



di supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali; (ii) 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;

Ritenuto per i soggetti eroganti servizi di agenzia/raccomandazione marittima - di escludere dal totale dei ricavi i proventi derivanti da: (i) senserie; (ii) commissioni non legate ai diritti di agenzia o di polizza e, comunque, non afferenti alla navigazione commerciale o ad operazioni/servizi portuali;

Ritenuto al fine di evitare duplicazioni di contribuzione in sede di computo del fatturato, conformemente all'art. 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge n. 201/2011, come da ultimo modificata dal comma 1, lettera a-ter), dell'art. 16 del decreto-legge n. 109/2018, escludere dal totale dei ricavi: (i) i ricavi delle imprese consorziate derivanti dai servizi di trasporto erogati a consorzi esercenti 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 dall'attività di locazione e di noleggio di mezzi di trasporto;

Ritenuto di dovere determinare, per assicurare il gettito complessivo necessario al fabbisogno stimato per l'anno 2022, l'aliquota nella misura dello 0,6 per mille del fatturato, in misura, quindi, inferiore a quella stabilita come massima dalla legge;

Ritenuto di prevedere per l'anno 2022 che il versamento non sia dovuto per importi contributivi - calcolati in base a quanto previsto dalla presente delibera - pari od inferiori alla soglia di euro 3.000,00, ritenuta congrua in ragione del principio di economicità e sostenibilità dell'azione amministrativa inerente all'applicazione del prelievo;

Ritenuto di prevedere l'obbligo di dichiarazione in capo al legale rappresentante o, per le sole imprese non residenti in Italia e senza stabile organizzazione nel territorio dello Stato, in capo al rappresentante fiscale o direttamente al soggetto estero mediante identificazione diretta, delle imprese assoggettate a contribuzione con un fatturato superiore a euro 5.000.000,00, prescindendo da eventuali esclusioni o scomputi che le esentino dalla corresponsione del contributo, in relazione all'anno 2022, fermo restando il potere sanzionatorio dell'Autorità in caso di mancata o tardiva trasmissione della dichiarazione, nonché qualora nella stessa siano riportati dati incompleti o non rispondenti al vero;

Ritenuto di prevedere che i soggetti obbligati provvedano al versamento del contributo dovuto per l'annualità 2022 in due rate, di cui la prima, nella misura di due terzi dell'importo, entro e non oltre il 29 aprile 2022 e, quanto al residuo terzo, entro e non oltre il 28 ottobre 2022, anche al fine di poter effettuare, con un adeguato livello di attendibilità, sulla base dell'incameramento del gettito corrispondente al versamento della prima rata, opportune valutazioni concernenti la copertura delle spese di funzionamento dell'Autorità per l'anno di riferimento;

Ritenuto di prevedere espressamente che la mancata o tardiva trasmissione della dichiarazione, nonché l'indicazione nel modello di dati incompleti o non rispondenti al vero, comporta, ferme restando eventuali conseguenze penali, l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;

Vista la relazione tecnica di accompagnamento predisposta dall'Ufficio contabilità, bilancio e autofinanziamento;

Su proposta del segretario generale;

Delibera:

Art. 1.

Soggetti tenuti alla contribuzione

1. Sono tenuti alla contribuzione per il funzionamento dell'Autorità i soggetti che esercitano una o più delle attività di seguito elencate:

- 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.

2. Sono individuate, in via presuntiva, quali soggetti esercenti i servizi di trasporto di merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti di cui al precedente comma 1, lettera l), e, in quanto tali soggetti alla contribuzione, le imprese di trasporto merci su strada che abbiano, al 31 dicembre 2021, nella propria disponibilità veicoli, dotati di capacità di carico, con massa complessiva oltre i 26.000 chilogrammi ovvero trattori con peso rimorchiabile oltre i 26.000 chilogrammi.

3. Nel caso di soggetti legati da rapporti di controllo o di collegamento di cui all'art. 2359 del codice civile ovvero sottoposti ad attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 del codice civile anche mediante rapporti commerciali all'interno del medesimo gruppo, ciascun soggetto è tenuto a versare un autonomo contributo la cui entità deve essere calcolata in relazione ai ricavi iscritti a bilancio derivanti dall'attività svolta dalla singola società.



4. In caso di ricavi generati da imprese riunite in consorzio, il contributo è versato dal consorzio per le prestazioni di competenza. Le imprese consorziate sono comunque tenute all'assolvimento dell'obbligo dichiarativo e, in relazione alle prestazioni estranee al consorzio, a quello contributivo.

5. Non sono tenuti alla 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 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.

Art. 2.

Misura del contributo

1. Per l'anno 2022, il contributo per gli oneri di funzionamento dell'Autorità, dovuto dai soggetti indicati all'art. 1, è fissato nella misura dello 0,6 per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato alla data di pubblicazione della presente delibera, in misura, quindi, inferiore a quella stabilita come massima dalla legge.

2. 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) o voci corrispondenti per i bilanci redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS.

3. Dal totale dei ricavi sono esclusi: (i) eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità come individuati nella presente 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 da fondo rischi.

4. In via generale, per le sole imprese non residenti in Italia e senza stabile organizzazione nel territorio dello Stato, il fatturato è considerato pari al volume d'affari IVA, prodotto nell'anno solare precedente e risultante dall'ultima dichiarazione IVA presentata alla data di pubblicazione della delibera di approvazione del contributo dal rappresentante fiscale o direttamente dal soggetto estero mediante identificazione diretta.

5. Dal totale dei ricavi sono esclusi: (i) i ricavi delle imprese consorziate derivanti dai servizi di trasporto erogati a consorzi esercenti 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.

6. Per i soggetti operanti nel settore della gestione di centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica) dal totale dei ricavi sono esclusi: (i) il riaddebito di costi sostenuti per determinati servizi comuni non ricollegabili all'ambito di competenza dell'Autorità; (ii) i ricavi derivanti da attività meramente amministrative, quali il supporto per la regolarizzazione delle operazioni doganali e il rimborso delle accise.

7. Per i gestori di infrastrutture portuali dal totale dei ricavi sono esclusi i proventi derivanti da: (i) attività documentale di supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali; (ii) ritardata consegna dei container utilizzati o mancato ritiro/caricamento della merce; (iii) servizio di *security* purché distinguibile dal guardianaggio; (iv) ricavi da attività di c.d. connettivo urbano; (v) servizio *hostess* legato ad attività congressuale e convegnistica; (vi) ormeggio e stazionamento di unità da diporto. I gestori di infrastrutture portuali si escludono inoltre gli 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. 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 escludono i proventi derivanti da prestazioni svolte nei riguardi dei gestori di infrastrutture portuali, ove tali ricavi generino una duplicazione di contribuzione.

8. Per i soggetti esercenti servizi di trasporto di merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti dal totale dei ricavi sono esclusi i proventi derivanti da: (i) attività documentale di supporto alla regolarizzazione delle operazioni doganali; (ii) 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.

9. Per i soggetti eroganti servizi di agenzia/raccomandazione marittima dal totale dei ricavi sono esclusi i proventi derivanti da: (i) *senserie*; (ii) commissioni non legate ai diritti di agenzia o di polizza e, comunque, non afferenti alla navigazione commerciale o ad operazioni/servizi portuali. Detti soggetti sono inoltre tenuti a versare il contributo in nome e per conto dei vettori esteri, ove rappresentati, determinando il fatturato con le modalità di cui al successivo comma 12.

10. Per i soggetti operanti nel settore del trasporto aereo di passeggeri e/o merci il fatturato è considerato pari al volume d'affari IVA, prodotto nell'anno solare precedente e risultante dall'ultima dichiarazione IVA presentata alla data di pubblicazione della presente 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 decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633), aliquota attualmente in vigore; a2) trasporto internazionale, esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 1 del decreto del Presidente della Repubblica n. 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 di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633/1972.

11. Per i soggetti operanti nel settore del trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci il fatturato rilevante ai fini della determinazione del contributo è così determinato: a) per il trasporto internazionale di passeggeri: esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 1 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633/1972; b) per il trasporto internazionale di merci: esclusivamente per la parte di origine/destinazione/scalo in Italia, assoggettato al regime di non imponibilità ai sensi dell'art. 9, comma 1, n. 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633/1972; c) per le prestazioni di cabotaggio si applicano i criteri generali indicati per tutte le altre imprese di trasporto.

12. Il versamento non è dovuto per importi contributivi pari od inferiori a euro 3.000,00, cifra individuata quale soglia di esenzione.

Art. 3.

Dichiarazione

1. Il legale rappresentante o, per le imprese non residenti in Italia e senza stabile organizzazione nel territorio dello Stato, il rappresentante fiscale o direttamente il soggetto estero mediante identificazione diretta, degli operatori individuati al precedente art. 1 con un fatturato superiore a euro 5.000.000,00, prescindendo da eventuali esclusioni, scomputi o partecipazioni a consorzi, entro il 29 aprile 2022, dichiara all'Autorità i dati anagrafici ed economici richiesti nel modello telematico all'uopo predisposto e pubblicato sul sito web dell'Autorità, dando notizia a quest'ultima dell'avvenuto versamento.

2. I medesimi, a corredo della dichiarazione, dovranno sottoscrivere e depositare un prospetto analitico, 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 euro 10.000.000,00 si renderà necessario produrre un'attestazione sottoscritta dal revisore legale dei conti ovvero dalla società di revisione legale o, in alternativa, dal collegio sindacale dell'operatore economico a cui esse si riferiscono.

3. Ferme restando le sanzioni penali previste dalla legge in caso di falsa dichiarazione, la mancata o tardiva trasmissione della dichiarazione, nonché l'indicazione nel modello di dati incompleti o non rispondenti al vero, comporta l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Art. 4.

Termini e modalità di versamento

1. Per l'anno 2022 il contributo dei soggetti obbligati deve essere versato quanto a due terzi dell'importo entro e non oltre il 29 aprile 2022 e quanto al residuo terzo entro e non oltre il 28 ottobre 2022. Le ulteriori istruzioni relative alle modalità per il versamento del contributo verranno pubblicate sul sito dell'Autorità www.autorita-trasporti.it

2. Il mancato o parziale pagamento del contributo entro il termine sopra indicato comporta l'avvio della procedura di riscossione e l'applicazione degli interessi di mora nella misura legale, a partire dalla data di scadenza del termine per il pagamento. È fatta salva ogni competenza dell'Autorità in merito all'attività di controllo, anche avvalendosi di soggetti terzi, oltre che di escussione dei versamenti omessi, parziali o tardivi, anche con riferimento all'applicazione dell'interesse legale dovuto.

Art. 5.

Disposizioni finali

1. La presente delibera è sottoposta ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Una volta divenuta esecutiva, sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e, unitamente al «Documento ricognitivo sui settori del trasporto per i quali l'Autorità ha concretamente avviato l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge» predisposto dagli Uffici, sul sito internet dell'Autorità www.autorita-trasporti.it

2. Il segretario generale dell'Autorità effettua gli atti necessari per dare esecuzione alla presente delibera anche attraverso istruzioni tecniche da fornire agli operatori del settore dei trasporti per il versamento e la dichiarazione del contributo.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito, entro i termini di legge, ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale amministrativo regionale o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 16 dicembre 2021

Il Presidente: ZACCHEO

22A01258

