

chiesto la rinegoziazione delle condizioni negoziali del medicinale «Opsumit» (macitentan);

Visto il parere espresso dalla Commissione consultiva tecnico-scientifica nella seduta dell'11-13 gennaio 2023;

Visto il parere reso dal Comitato prezzi e rimborso nella seduta del 25 settembre 2023;

Vista la delibera n. 45 del 20 dicembre 2023 del consiglio di amministrazione dell'AIFA, adottata su proposta del direttore generale, concernente l'approvazione dei medicinali ai fini dell'autorizzazione all'immissione in commercio e rimborsabilità da parte del Servizio sanitario nazionale;

Visti gli atti d'ufficio;

Determina:

Art. 1.

Oggetto della rinegoziazione

Il medicinale OPSUMIT (macitentan) è rinegoziato alle condizioni qui sotto indicate.

Indicazioni terapeutiche oggetto della negoziazione:

«Opsumit» è indicato, sia in monoterapia che in combinazione, per il trattamento a lungo termine dell'ipertensione arteriosa polmonare (PAH) in pazienti adulti in classe funzionale (FC) WHO II e III. L'efficacia è stata dimostrata su una popolazione di pazienti PAH comprendente PAH idiopatica ed ereditabile, PAH associata a malattie del tessuto connettivo e PAH associata a cardiopatie congenite semplici corrette (vedere paragrafo 5.1).

Confezione: «10 mg compressa rivestita con film» blister (PVC/PE/PVDC/Alluminio) 30 compresse - A.I.C. n. 043174022/E (in base 10).

Classe di rimborsabilità: «A».

Prezzo *ex factory* (IVA esclusa): euro 2.850,00.

Prezzo al pubblico (IVA inclusa): euro 4.703,64.

Sconto obbligatorio su tutta la molecola sul prezzo *ex factory*, da praticarsi alle strutture sanitarie pubbliche, ivi comprese le strutture sanitarie private accreditate con il Servizio sanitario nazionale, come da condizioni negoziali.

La società, fatte salve le disposizioni in materia di smaltimento scorte, nel rispetto dell'art. 13 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 35, convertito, con modificazioni, nella legge 25 giugno 2019, n. 60, si impegna a mantenere una fornitura costante adeguata al fabbisogno del Servizio sanitario nazionale.

Validità del contratto: ventiquattro mesi.

Accordo novativo della determina AIFA n. 571 del 9 giugno 2014 limitatamente alla confezione rimborsata, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 137 del 16 giugno 2014 che, pertanto, si estingue *in parte qua*.

Art. 2.

Condizioni e modalità di impiego

Prescrizione del medicinale soggetta a quanto previsto dall'allegato 2 e successive modifiche alla determina AIFA del 29 ottobre 2004 (PHT-Prontuario della distribuzione diretta), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 259 del 4 novembre 2004, Supplemento ordinario n. 162.

Art. 3.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Opsumit» (macitentan) è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, vendibile al pubblico su prescrizione di centri ospedalieri o di specialisti - cardiologo, pneumologo, dermatologo, reumatologo (RRL).

Art. 4.

Disposizioni finali

La presente determina ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Roma, 29 gennaio 2024

Il dirigente: TROTTA

24A00670

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

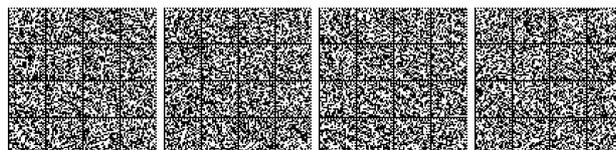
DELIBERA 7 dicembre 2023.

Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2024. (Delibera n. 194/2023).

L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Nella sua riunione del 7 dicembre 2023;

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), il quale 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 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. 20, comma 1, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, 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; - 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'art. 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'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 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 sanzionato-



ria 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'art. 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'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 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'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 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'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; - il decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 10 agosto 2021; - l'art. 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'art. 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'art. 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;

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 il «Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità», approvato con delibera n. 109/2023 del 15 giugno 2023;

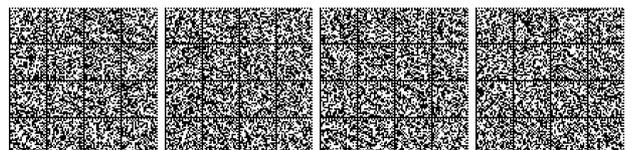
Vista la pianta organica dell'Autorità, come da ultimo rideterminata con delibera n. 86/2023 del 4 maggio 2023;

Tenuto conto dell'orientamento giurisprudenziale consolidatosi a partire dalla sentenza n. 5/2021 del Consiglio di Stato, pubblicata il 4 gennaio 2021, che ha chiarito il perimetro dei soggetti tenuti all'assolvimento degli obblighi in materia di contributo per il funzionamento dell'Autorità;

Visto il bilancio di previsione per l'anno 2024 approvato dal Consiglio dell'Autorità il 7 dicembre 2023, previo parere favorevole del Collegio dei revisori, e preso atto, pertanto, del fabbisogno stimato per le spese di funzionamento dell'Autorità per il medesimo anno;

Considerato che l'Autorità impronta 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. 153/2023 del 12 ottobre 2023 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 2024;

Viste le osservazioni pervenute nel corso della consultazione, chiusasi il 10 novembre 2023, di cui alla sopracitata delibera n. 153/2023, pubblicate sul sito web istituzionale dell’Autorità (<https://www.autorita-trasporti.it/>);

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 e dal Tribunale amministrativo regionale Piemonte a fondamento del proprio consolidato orientamento giurisprudenziale sopra menzionato, anche in considerazione delle ulteriori competenze sancite dall’art. 10 della legge 5 agosto 2022, n. 118, in materia di risoluzione delle controversie tra operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture, servizi di trasporto e utenti o consumatori;

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 richiamate, la sfera di azione dell’Autorità riguarda tutti i settori del trasporto, peraltro in linea con la giurisprudenza cristallizzatasi in materia;

Ritenuta non accoglibile l’istanza di sospensione degli obblighi dichiarativi e contributivi nei riguardi della c.d. logistica petrolifera, in quanto sprovvista di valida motivazione e in contrasto con la giurisprudenza del Consiglio di Stato recentemente formatasi, nonché priva di criteri utili a formulare eventuali specifiche esclusioni;

Ritenute non accoglibili le richieste funzionali a sollevare intere categorie di operatori economici dai propri obblighi dichiarativi e contributivi, con particolare riferimento ai servizi di spedizione ed altri servizi ancillari al trasporto nonché alla logistica, in quanto in contrasto con la giurisprudenza del Consiglio di Stato che ne ha sancito la stretta strumentalità rispetto ai servizi di trasporto;

Ritenute parzialmente accoglibili le osservazioni volte a ottenere una maggiore contestualizzazione della nuova lettera *m*) posta in consultazione, relativa a “servizi di spedizione, con esclusione di quelli afferenti al trasporto merci su strada, ed altri servizi ancillari al trasporto nonché alla logistica”, in quanto eccessivamente onnicomprensiva, attraverso la distinzione dei servizi di spedizione rispetto alla più ampia categoria dei servizi ancillari al

trasporto ed alla logistica, in linea con la giurisprudenza del Consiglio di Stato e del Tribunale amministrativo regionale Piemonte;

Ritenute non accoglibili le osservazioni volte a includere nella platea dei contribuenti le Autorità di sistema portuale stante la loro natura di enti pubblici non economici;

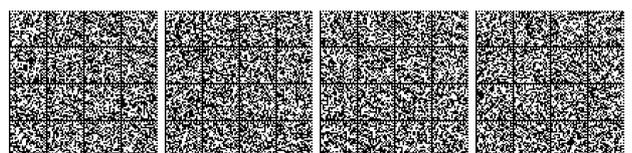
Ritenute non accoglibili le osservazioni volte ad escludere la voce A5 del conto economico dal fatturato rilevante, in quanto tale voce può comprendere alcune tipologie di proventi assimilabili ai ricavi della gestione caratteristica, tra cui i contributi in conto esercizio ed i corrispettivi derivanti da attività rese nei confronti di enti pubblici in forza di un contratto di servizio e/o in convenzione, e, in ogni caso, il soggetto tenuto al versamento del contributo può avvalersi della facoltà di scomputare i proventi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell’Autorità;

Ritenute parimenti non accoglibili le osservazioni finalizzate a chiedere una generica e generalizzata esclusione dei contributi in conto esercizio, nonché dei ristori, sussidi, sostegni e contributi legati a vario titolo ai residui effetti della crisi pandemica ovvero all’accelerazione della dinamica inflattiva gravante sui costi di gestione, in quanto trattasi di proventi che, sebbene in alcuni casi finalizzati alla copertura di oneri straordinari, hanno comunque funzione di integrazione dei ricavi caratteristici e come tali agli stessi assimilabili;

Ritenute altresì non accoglibili le osservazioni dirette a consentire lo scomputo di specifici contributi settoriali, posto che le misure interessate dalle proposte di esclusione, sebbene in alcuni casi aventi finalità incentivante, hanno in ogni caso natura compensativa e sono strettamente correlabili ai ricavi caratteristici dell’attività dell’impresa;

Ritenute non accoglibili le richieste finalizzate ad ottenere una differenziazione dell’aliquota contributiva rispetto ai singoli settori del trasporto, in base a principi di sostenibilità e coerenza con le caratteristiche economico-finanziarie di ciascun settore nonché di proporzionalità rispetto alle competenze istituzionali attribuite all’ente ed all’attività regolatoria effettivamente svolta dall’Autorità, posto che il decreto-legge n. 201/2011 assume a riferimento per l’applicazione del contributo il fatturato derivante dall’esercizio delle attività svolte con la sola previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato stesso, senza riferimento alcuno alla redditività delle gestioni, e considerato quanto espresso dal Consiglio di Stato per il quale «non emerge alcun rapporto sinallagmatico tra le parti, tale da imporre la commisurazione della contribuzione al quantum della funzione istituzionale svolta dalla parte pubblica», né il legislatore avrebbe «subordinato il pagamento del contributo alla costituzione di un rapporto individuale tra l’Autorità beneficiaria e il contribuente inciso»;

Ritenute parimenti non accoglibili le osservazioni volte ad ottenere la definizione di una stima su cui calcolare il contributo in misura percentuale, posto che l’aliquota contributiva, per espressa previsione legislativa, deve essere applicata al fatturato derivante dall’esercizio delle attività svolte;



Ritenute altresì non accoglibili le osservazioni che auspicano l'adozione di criteri omogenei per l'individuazione della misura e delle modalità di versamento del contributo dovuto alle diverse Autorità amministrative indipendenti, posto che queste ultime devono attenersi ai criteri dettati dalle rispettive norme di riferimento, sono già previsti meccanismi di esclusione che tendono ad evitare la duplicazione contributiva ed inoltre la misura del contributo dipende dalla struttura organizzativa di ciascun ente nonché dalla diversa perimetrazione delle platee dei contribuenti;

Ritenute non accoglibili le richieste finalizzate all'utilizzo degli avanzi di amministrazione riferibili agli esercizi precedenti, posto che buona parte di essi è vincolata a garanzia dei trattamenti di fine rapporto del personale e del contenzioso in essere, e che l'art. 45 del decreto del Presidente della Repubblica del 27 febbraio 2003, n. 97, «Regolamento concernente l'amministrazione e la contabilità degli enti pubblici di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70», al comma 3, dispone che «L'avanzo di amministrazione, può essere utilizzato: a) per i provvedimenti necessari per la salvaguardia degli equilibri di bilancio di cui all'art. 5, comma 11, ove non possa provvedersi con mezzi ordinari, per il finanziamento delle spese di funzionamento non ripetitive in qualsiasi periodo dell'esercizio e per le altre spese correnti solo in sede di assestamento»;

Ritenute accoglibili, in continuità con quanto già previsto nell'ambito della delibera n. 242/2022 del 6 dicembre 2022, le osservazioni volte ad estendere l'esclusione dal fatturato rilevante di tutte le sopravvenienze attive, a prescindere dalla loro inclusione a fondo rischi, in considerazione della loro generale natura di provento avente carattere straordinario;

Ritenute accoglibili, in continuità con quanto già previsto nell'ambito della delibera n. 242/2022 del 6 dicembre 2022, le osservazioni volte a escludere dal fatturato rilevante i proventi conseguiti a titolo di risarcimento danni e riferibili al patrimonio aziendale, in quanto forma di compensazione per l'operatore economico a fronte di un fatto doloso o colposo che abbia arrecato al medesimo un ingiusto pregiudizio;

Ritenute accoglibili, in continuità con quanto già previsto nell'ambito della delibera n. 242/2022 del 6 dicembre 2022, le istanze volte ad ottenere l'esclusione dal fatturato rilevante delle somme dovute a titolo di rimborso delle anticipazioni fatte in nome e per conto della controparte;

Ritenute non accoglibili le generiche richieste volte ad ottenere un'ulteriore declinazione di dettaglio delle voci di scomputo o di ulteriori ragioni di esclusione, in quanto le fattispecie già previste risultano piuttosto articolate ed in grado di porgere riscontro alle specifiche e motivate istanze, di volta in volta rappresentate, legate alle peculiarità caratteristiche delle singole modalità di trasporto;

Ritenute accoglibili le richieste finalizzate ad escludere i ricavi non monetari dei concessionari autostradali riferiti agli sconti all'utenza, essendo questi ultimi da ricondurre, nella sostanza, a poste economiche rettificative del fatturato;

Ritenute non accoglibili le osservazioni volte a conseguire un innalzamento della soglia di esenzione del contributo ovvero una riduzione dell'aliquota, in ragione

della sostanziale diminuzione già attuata con riferimento all'esercizio 2023 nonché della concomitante e significativa contrazione della platea dei contribuenti per effetto della definitiva esclusione del settore dell'autotrasporto di merci, sancita dall'art. 20, comma 2, del decreto-legge n. 104/2023, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 136/2023;

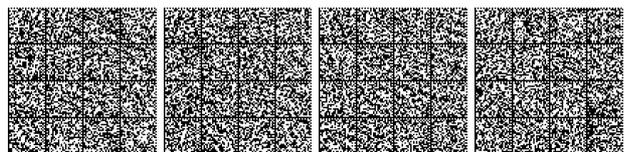
Ritenute non accoglibili le osservazioni volte a contestare la regola generale che pone gli obblighi contributivi in capo al soggetto affidante il servizio di trasporto, in quanto, come sancito dal Consiglio di Stato con sentenza n. 3044 del 24 marzo 2023, «il fatto che un operatore economico acquisti, per conto dei propri clienti, servizi di trasporto da società terze proprietarie dei mezzi di trasporto è ininfluenza ai fini della contribuzione», inoltre «l'*outsourcing* a società esterne del trasporto rientra fra le modalità organizzative del servizio ed è concreta espressione dell'autonomia dell'attività d'impresa, la quale, rispetto alla contribuzione pubblicistica in esame, una volta integrato il presupposto della spettanza, è irrilevante anche in ragione del fatto che, in caso contrario, si darebbe adito alla facile elusione del pagamento, esternalizzando il servizio», ed infine l'affidante ha la titolarità del contratto di trasporto/logistica/spedizione con l'utenza finale, il cui corrispettivo rappresenta il logico parametro di riferimento per l'applicazione del contributo, nonché organizza le varie prestazioni ed è responsabile del buon esito delle operazioni;

Ritenute non accoglibili le osservazioni finalizzate all'eliminazione dell'obbligo di comunicazione degli estremi del locatario o di chi prende a nolo mezzi di trasporto, da parte del soggetto che intenda avvalersi della relativa previsione di scomputo, stante la natura generica di tali doglianze ed in considerazione del fatto che le informazioni richieste si rendono necessarie al fine di evitare fenomeni elusivi, attesi gli ingenti e ricorrenti scomputi di ricavi riferibili a tale casistica;

Ritenute accoglibili le richieste finalizzate a evitare che lo scomputo relativo ai ricavi derivanti dalle attività di locazione e noleggio venga subordinato alla corresponsione del contributo da parte del locatario o di chi prende a nolo mezzi di trasporto, considerato che l'avveramento o meno di tale condizione non rientra nella disponibilità del soggetto che intenda avvalersi della relativa previsione di scomputo, né potrebbe essere da questi agevolmente verificato;

Ritenute non accoglibili le generiche istanze miranti ad ottenere l'introduzione di regole finalizzate ad evitare fenomeni di doppia imposizione atteso che, nel rispetto della precippua previsione di legge in materia, sono stati già previsti meccanismi che tendono ad evitare la duplicazione contributiva e, in assenza di evidenze circa ulteriori casi specifici o criteri/modalità di applicazione, il rischio paventato risulta essere meramente teorico;

Ritenute non accoglibili le istanze finalizzate ad ottenere lo scomputo di determinate voci di costo, posto che il decreto-legge n. 201/2011 assume a riferimento, per l'applicazione del contributo, il fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte, con la sola previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione



del fatturato stesso, escludendo conseguentemente altre ipotesi basate sul concetto di «ricavi netti»;

Ritenute accoglibili le richieste finalizzate a consentire agli spedizionieri lo scomputo dal proprio fatturato dei riaddebiti di servizi di trasporto eseguiti materialmente da vettori terzi in nome e per conto dei mandanti originari, attese le peculiari caratteristiche operative della categoria in argomento, sempreché dette prestazioni non vengano rese da soggetti non residenti e privi di stabile organizzazione nel territorio dello Stato o di rappresentante fiscale;

Ritenute non accoglibili le richieste finalizzate a consentire agli spedizionieri lo scomputo dal proprio fatturato dei riaddebiti di servizi di trasporto eseguiti materialmente da vettori terzi in nome e per conto degli spedizionieri medesimi, in quanto, come sancito dal Consiglio di Stato con sentenza n. 3044 del 24 marzo 2023, «il fatto che un operatore economico acquisti, per conto dei propri clienti, servizi di trasporto da società terze proprietarie dei mezzi di trasporto è ininfluente ai fini della contribuzione», inoltre «l'outsourcing a società esterne del trasporto rientra fra le modalità organizzative del servizio ed è concreta espressione dell'autonomia dell'attività d'impresa, la quale, rispetto alla contribuzione pubblicistica in esame, una volta integrato il presupposto della spettanza, è irrilevante anche in ragione del fatto che, in caso contrario, si darebbe adito alla facile elusione del pagamento, esternalizzando il servizio», ed infine l'affidante ha la titolarità del contratto di trasporto/logistica/spedizione con l'utenza finale, il cui corrispettivo rappresenta il logico parametro di riferimento per l'applicazione del contributo, nonché organizza le varie prestazioni ed è responsabile del buon esito delle operazioni;

Ritenute non accoglibili le osservazioni finalizzate ad ottenere l'innalzamento o la differenziazione della soglia di esenzione del contributo in quanto, da un lato, l'attuale livello permette di salvaguardare sostanzialmente le piccole e micro imprese senza causare eccessive riduzioni di prelievo, dall'altro, la significativa contrazione della platea per effetto della definitiva esclusione del settore dell'autotrasporto di merci, sancita dall'art. 20, comma 2, del decreto-legge n. 104/2023, convertito nella legge n. 136/2023, non consente di operare le modifiche richieste;

Ritenute accoglibili, per le medesime motivazioni, le osservazioni volte a evitare un abbassamento della soglia di esenzione del contributo, con conseguente allargamento del perimetro degli operatori economici assoggettabili;

Ritenute non accoglibili le osservazioni tese ad ottenere l'esenzione delle imprese con bilancio in perdita, in quanto il decreto-legge n. 201/2011 assume a riferimento per l'applicazione del contributo il fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte con la sola previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato stesso, senza riferimento alcuno alla redditività delle gestioni ed inoltre l'assoggettamento a contribuzione non può dipendere da fattori straordinari che possono incidere sul risultato di bilancio;

Ritenute non accoglibili le osservazioni riguardanti l'esenzione di imprese beneficiarie degli istituti della cassa integrazione guadagni (CIG) ovvero della cassa integrazione guadagni straordinaria (CIGS), poiché tali pro-

cedure non hanno finalità liquidativa e non precludono la continuità aziendale;

Ritenute non accoglibili le osservazioni tese a ottenere una specifica esenzione a favore delle «imprese che, nell'anno rispetto al quale è richiesta la contribuzione, abbiano cessato definitivamente la propria attività, a seguito della scadenza, del recesso, della revoca, della risoluzione o di qualsiasi altra causa che abbia comportato la cessazione della concessione», posto che, da un lato, il concessionario uscente che non voglia avvalersi della procedura di liquidazione aziendale, rispetto alla quale è già prevista una specifica ipotesi di esclusione, manterrebbe comunque lo status di operatore del trasporto e come tale assoggettabile a contribuzione nell'anno sulla base del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato, e, dall'altro, il concessionario subentrante, quand'anche provvisto di un bilancio approvato da assumere a riferimento, sarebbe comunque escluso da contribuzione con riferimento al fatturato della specifica concessione;

Ritenute non accoglibili le osservazioni volte a contestare l'inclusione del trasporto marittimo internazionale nel fatturato rilevante, in quanto la disciplina dell'Autorità nell'ambito del settore marittimo, in linea con la giurisprudenza nel frattempo formatasi, contempla già da tempo la fattispecie, limitandosi ad includere nel fatturato esclusivamente la parte dei ricavi territorialmente rilevante, peraltro in analogia con gli obblighi di fatturazione e/o dichiarazione contemplati dalla normativa tributaria;

Ritenute non accoglibili le richieste volte a circoscrivere l'applicazione del contributo ai soli ricavi derivanti dallo svolgimento dell'attività di navigazione passeggeri o di cabotaggio, posto che le attribuzioni dell'Autorità ed il relativo esercizio delle competenze riguardano, in linea con la giurisprudenza di merito, anche i trasporti marittimi merci, pure laddove riferibili a collegamenti con gli scali esteri, in ragione dell'origine, destinazione o transito nei porti italiani;

Ritenute accoglibili le osservazioni riguardanti la necessità di una più puntuale definizione del criterio di calcolo del fatturato territorialmente rilevante per le prestazioni di trasporto marittimo internazionale, che sarà reallizzata attraverso l'esplicita indicazione della percentuale forfettaria utilizzabile per la relativa quantificazione, peraltro in linea con gli indirizzi forniti dall'amministrazione finanziaria;

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 ed inoltre tale corrispettivo rappresenta una parte integrante ed essenziale dei ricavi complessivi realizzati dall'impresa di navigazione e consente di realizzare l'equilibrio economico degli affidamenti, ivi incluso un margine di utile ragionevole;

Ritenute non accoglibili le osservazioni volte alla non inclusione degli agenti raccomandatari marittimi tra i



soggetti tenuti alla contribuzione, richiamando la pronuncia del Consiglio di Stato n. 8628/2023 del 3 ottobre 2023, in considerazione della giurisprudenza sino ad ora intervenuta sulla qualificazione soggettiva di tale settore (sentenze del Consiglio di Stato n. 4645 del 9 maggio 2023, n. 229 del 21 marzo 2022, nn. 846 e 847 del 12 ottobre 2022, n. 848 del 13 ottobre 2022 e n. 984 del 16 novembre 2022), non apparendo significativa al riguardo la sentenza del Consiglio di Stato n. 8628/2023 richiamata dagli operatori nelle proprie osservazioni, in quanto priva di considerazioni generali sull'inclusione degli agenti raccomandatari marittimi nel perimetro di contribuzione;

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 indeterminatezza del prelievo, in quanto tale obbligazione appare prevedibile e preventivamente determinabile nel suo ammontare, stante il ruolo di rappresentante fiscale o soggetto appartenente al medesimo gruppo del vettore ricoperto dall'agente raccomandatario marittimo obbligato, tenuto anche conto della necessità di garantire piena parità di trattamento tra imprese italiane ed estere;

Ritenute non accoglibili le osservazioni volte ad escludere dalla base imponibile le prestazioni di *handling* portuale, in quanto il consolidato quadro giurisprudenziale ha confermato la piena inclusione di tutti i servizi logistici e di cargo handling nell'alveo contributivo nonché sancito, con precipuo riferimento ai terminalisti/operatori portuali, che l'individuazione del fatturato rilevante ai fini contributivi risulta disancorata dalle funzioni regolatorie strettamente intese, dovendo invece essere rapportata alla gestione caratteristica dell'operatore economico (sentenze del Tribunale amministrativo regionale Piemonte da n. 813 a n. 826 del 18 agosto 2021);

Ritenute non accoglibili le osservazioni volte a richiedere l'indicazione di tutte le voci di esclusione, convenute con l'Autorità e relative ai soggetti operanti nel settore porti, atteso che dette voci sono già state considerate nell'ambito dello specifico settore ovvero, in via generale, con riferimento a tutti gli operatori economici assoggettabili a contribuzione;

Ritenute non accoglibili le osservazioni che evidenziano la necessità di garantire il principio della parità di trattamento tra i soggetti che accedono alle infrastrutture portuali evitando la «duplicazione» del contributo, in quanto, nel rispetto della precipua previsione di legge in materia, sono stati già previsti meccanismi che tendono ad evitare la duplicazione contributiva e, in assenza di evidenze circa ulteriori casi specifici, il rischio paventato risulta essere meramente teorico;

Ritenute accoglibili le osservazioni riconducibili al trasporto ferroviario merci volte ad ottenere lo scomputo dei ricavi che costituiscono il riaddebito al cliente dei servizi di trazione, manovra e utilizzo di carri altrui, in continuità con quanto già previsto nell'ambito della delibera n. 242/2022 del 6 dicembre 2022, che contemplava l'assoggettamento a contribuzione di ciascuno dei citati servizi per le parti di rispettiva competenza;

Ritenute 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, in linea con la giurisprudenza del Tribunale amministrativo regionale Piemonte il quale, nella pronuncia n. 946 del 24 novembre 2023, ha riconosciuto che l'onere documentale imposto agli operatori appare funzionale ad una più penetrante tutela degli interessi cui è preposta l'Autorità e al più efficace espletamento delle funzioni attribuitele;

Ritenute non accoglibili, anche per le medesime motivazioni riguardanti il prospetto delle esclusioni, le osservazioni volte a richiedere l'eliminazione della relativa attestazione in considerazione del fatto che: (i) le delibere dell'Autorità assumono valenza regolamentare nel rispettivo ambito di competenza non essendo pertanto necessaria una specifica disposizione di legge; (ii) l'opzione di ricorrere agli organi interni di controllo (collegio sindacale) rappresenta già una soluzione di minore onerosità; (iii) le società di revisione, anche attraverso il supporto della propria associazione, si occupano normalmente di rilasciare le attestazioni, anche di natura non finanziaria, richieste dalle Autorità amministrative indipendenti; (iv) l'eventuale ricorso ad un'autodichiarazione dell'operatore economico risulterebbe priva dei necessari requisiti di terzietà e professionalità; (v) la sentenza n. 961 del 28 novembre 2023 del Tribunale amministrativo regionale Piemonte ha affermato la ragionevolezza dell'adempimento, sia «alla luce dei rilevanti interessi economici coinvolti nell'attività di determinazione del contributo» che della possibilità di scelta tra una pluralità di modalità di attestazione;

Ritenuta accoglibile l'istanza finalizzata all'adozione di uno strumento di «ravvedimento operoso», attivabile entro un termine definito e volto a scongiurare l'irrogazione di sanzioni e/o il computo aggiuntivo di interessi di mora, unicamente nel caso di errori scusabili e/o in buona fede incorsi in sede dichiarativa, anche alla luce delle rilevanti oscillazioni giurisprudenziali registratesi in materia, sempreché non sia stato nel frattempo avviato un controllo sostanziale sulla posizione dell'operatore economico;

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 (porti 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;

Ritenuto anche alla luce delle valutazioni fin qui espresse 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 investimenti 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;

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 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 per i gestori di infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale e regionale, di escludere dal totale dei ricavi i contributi in conto esercizio nella misura massima della copertura dei costi per il mantenimento in piena efficienza delle infrastrutture medesime;

Ritenuto per i gestori di infrastrutture portuali nonché per i soggetti che svolgono operazioni e servizi 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; ciò oltre agli 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;

Ritenuto per le imprese 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;

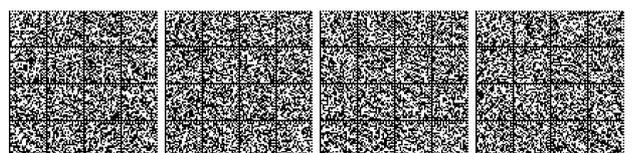
Ritenuto per i gestori di infrastrutture autostradali, di escludere dal totale dei ricavi: (i) i proventi derivanti dall'“equivalente incremento della tariffa di competenza” applicata con l'entrata in vigore del decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, 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.; (ii) i ricavi non monetari riferiti agli sconti all'utenza;

Ritenuto per i 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 soggetti operanti nel settore del trasporto ferroviario merci, di escludere dal totale dei ricavi i proventi che costituiscono il riaddebito al cliente dei servizi di trazione, manovra e utilizzo di carri altrui, fermo restando l'autonomo assoggettamento a contribuzione di ciascuno dei citati servizi per le parti di rispettiva competenza;

Ritenuto di dover individuare, 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 come segue: 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 aventi origine/destinazione/scalo in Italia; b) per le prestazioni di cabotaggio si applicano i criteri generali indicati per tutte le altre imprese di trasporto;

Ritenuto di dover considerare, per i soggetti operanti nel trasporto aereo di passeggeri e merci, il fatturato pari al volume d'affari risultante dall'ultima dichiarazione IVA trasmessa 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. 633/72) – 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. 633/72; 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, attraverso l'applicazione della percentuale forfettaria del 38% al valore complessivo delle prestazioni di trasporto aventi origine/destinazione/scalo in Italia;

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 per i soggetti esercenti servizi di spedizione, ad eccezione di quelli afferenti al trasporto merci su strada, di escludere dal totale dei ricavi 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. Per le spedizioni via mare e via aerea troveranno applicazione le regole fissate, rispettivamente, per il trasporto marittimo e per quello aereo;

Ritenuto che, al fine di evitare duplicazioni di contribuzione in sede di computo del fatturato, gli operatori debbano 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 da specifiche attività di locazione e noleggio di mezzi di trasporto (senza conducente, o a scafo nudo, o *dry lease*), previa comunicazione degli estremi del locatario o del soggetto che li prenda a nolo;

Ritenuto di dovere determinare, per assicurare il gettito complessivo necessario al fabbisogno stimato per l'anno 2024, l'aliquota nella misura dello 0,5 (zero virgola cinque) per mille del fatturato, in misura, quindi, inferiore a quella stabilita come massima dalla legge;

Ritenuto di prevedere per l'anno 2024 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 2.500,00 (duemilacinquecento/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 (euro cinquemila-

lioni/00), prescindendo da eventuali esclusioni o scomparti che le esentino dalla corresponsione del contributo, in relazione all'anno 2024;

Ritenuto di prevedere la possibilità, entro l'anno successivo a quello contributivo di riferimento, di "ravvedimento operoso", volto a scongiurare l'irrogazione di sanzioni e/o il computo aggiuntivo di interessi di mora, unicamente nel caso di errori scusabili e/o in buona fede incorsi in sede dichiarativa, sempreché non sia stato nel frattempo avviato un controllo sostanziale sulla posizione dell'operatore economico;

Ritenuto di prevedere che i soggetti obbligati provvedano al versamento del contributo dovuto per l'annualità 2024 in due rate, di cui la prima, nella misura di due terzi dell'importo, entro e non oltre il 30 aprile 2024 e, quanto al residuo terzo, entro e non oltre il 31 ottobre 2024;

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 n. 201/2011;

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

Su proposta del Segretario generale;

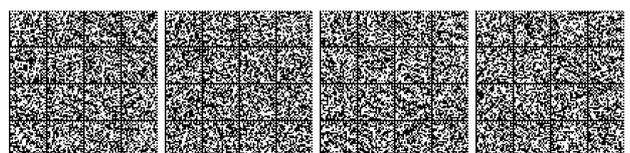
Delibera:

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 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.



2. Nel caso di soggetti legati da rapporti di controllo o di collegamento di cui all'art. 2359 codice civile ovvero sottoposti ad attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 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 dal singolo operatore.

3. 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.

4. Non sono tenuti alla contribuzione le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità esclusivamente liquidative alla data del 31 dicembre 2023. Per le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con finalità esclusivamente liquidative a partire dal 1° gennaio 2024, 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 esclusivamente liquidativa.

Art. 2.

Misura del contributo

1. Per l'anno 2024, il contributo per gli oneri di funzionamento dell'Autorità, dovuto dai soggetti indicati all'art. 1, è fissato nella misura dello 0,5 (zero virgola cinque) 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 investimenti 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.

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 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.

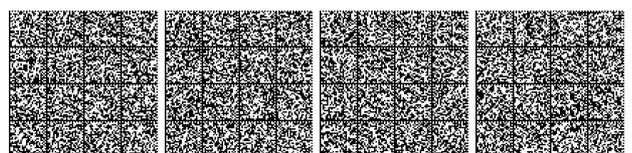
5. Al fine di evitare duplicazioni di contribuzione in sede di computo del fatturato, dal totale dei ricavi sono esclusi: (i) i ricavi delle imprese consorziate derivanti dai servizi di trasporto erogati a consorzi esercenti servizi di trasporto; (ii) negli altri casi, nella sola ipotesi di unico contratto di trasporto, i ricavi derivanti dall'addebito di prestazioni della medesima tipologia rese ad altro operatore soggetto al contributo; (iii) i ricavi derivanti 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.

6. Per i gestori di infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale e regionale dal totale dei ricavi sono esclusi i proventi derivanti da contributi in conto esercizio nella misura massima della copertura dei costi per il mantenimento in piena efficienza delle infrastrutture medesime.

7. Per i gestori di infrastrutture portuali nonché per i soggetti che svolgono operazioni e servizi 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 convenistica; (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 gestori di infrastrutture autostradali dal totale dei ricavi sono esclusi: (i) i proventi derivanti dall'“equivalente incremento della tariffa di competenza” applicata con l'entrata in vigore del decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, 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.; (ii) i ricavi non monetari riferiti agli sconti all'utenza.

9. 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 alla regolarizzazione delle operazioni doganali e il rimborso delle accise.

10. Per i soggetti operanti nel settore del trasporto ferroviario merci dal totale dei ricavi sono esclusi i proventi che costituiscono il riaddebito al cliente dei servizi di trazione, manovra e utilizzo di carri altrui, fermo restando l'autonomo assoggettamento a contribuzione di ciascuno dei citati servizi per le parti di rispettiva competenza.

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 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 aventi origine/destinazione/scalo in Italia; *b)* per le prestazioni di cabotaggio si applicano i criteri generali indicati per tutte le altre imprese di trasporto.

12. Per i soggetti operanti nel settore del trasporto aereo di passeggeri e/o merci il fatturato è considerato pari al volume d'affari risultante dall'ultima dichiarazione IVA trasmessa 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, attraverso l'applicazione della percentuale forfettaria del 38% al valore complessivo delle prestazioni di trasporto aventi origine/destinazione/scalo in Italia.

13. 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 fiscalmente rappresentati o appartenenti al medesimo gruppo societario, determinando il fatturato con le modalità di cui al precedente comma 11.

14. Per i soggetti esercenti servizi di spedizione, con esclusione di quelli afferenti al trasporto merci su strada, dal totale dei ricavi sono 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. Per le spedizioni via mare e via aerea troveranno applicazione le regole fissate, rispettivamente, per il trasporto marittimo e per quello aereo.

15. Per i soggetti eroganti servizi di trasporto internazionale terrestre di passeggeri (su strada o ferroviario) e merci (ferroviario) il fatturato rilevante ai fini della determinazione del contributo è quantificato in base ai ricavi derivanti dalle attività svolte entro i confini nazionali. Ove non sia possibile una puntuale individuazione della porzione di ricavi rilevanti a tal fine, si dovrà effettuare un calcolo percentuale basato sul chilometraggio percorso nel territorio dello Stato rispetto alla tratta complessiva.

16. Il versamento non è dovuto per importi contributivi pari od inferiori a euro 2.500,00 (euro duemilacinquecento/00), cifra individuata quale soglia di esenzione.

Art. 3.

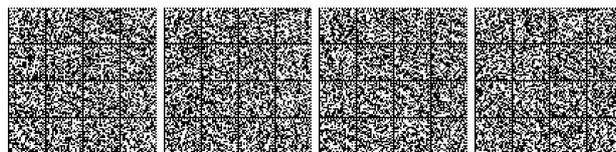
Dichiarazione

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 (euro cinquemilioni/00), prescindendo da eventuali esclusioni, scomputi o partecipazioni a consorzi, entro il 30 aprile 2024, dichiara all'Autorità i dati anagrafici ed economici richiesti nel modello telematico all'uopo predisposto e pubblicato sul sito web dell'Autorità.

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 (diecimilioni/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.

4. Unicamente in caso di errori scusabili e/o in buona fede incorsi in sede dichiarativa e sempreché non sia stato nel frattempo avviato un controllo sostanziale sulla relativa posizione, l'operatore economico entro l'anno successivo a quello contributivo di riferimento, può avvalersi di un ravvedimento operoso, finalizzato alla regolarizzazione degli adempimenti dichiarativi e di versamento, senza l'irrogazione di sanzioni e/o il computo aggiuntivo di interessi di mora.



Art. 4.

Termini e modalità di versamento

1. Per l'anno 2024 il contributo dei soggetti obbligati deve essere versato quanto a due terzi dell'importo entro e non oltre il 30 aprile 2024 e quanto al residuo terzo entro e non oltre il 31 ottobre 2024. 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 in *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 sessanta giorni, ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale amministrativo regionale del Piemonte o, entro centoventi giorni, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 7 dicembre 2023

Il Presidente: ZACCHEO

24A00578

CONSIGLIO DELLA MAGISTRATURA MILITARE

DECRETO 31 gennaio 2024.

Indizione delle elezioni della componente elettiva.

LA PRESIDENTE

Visto l'art. 61, comma 3, decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66 - Codice dell'ordinamento militare - che fissa in quattro anni la durata in carica del Consiglio della magistratura militare;

Visto l'art. 14 del decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198, convertito con modificazioni dalla legge 24 febbraio 2023, n. 14, rubricato «Proroga di termini in materie di competenza del Ministero della difesa» con il quale si è disposto che «In attesa dell'esercizio della delega prevista dall'art. 40, comma 2, lettera e), della legge 17 giugno 2022, n. 71, per l'anno 2023 il termine previsto dall'art. 69, comma 4, del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, per l'indizione delle elezioni per il rinnovo dei componenti del Consiglio della magistratura militare, è prorogato al 30 settembre 2023.»;

Visto l'art. 11, decreto-legge 29 settembre 2023, n. 132, convertito con modificazioni dalla legge 27 novembre 2023, n. 170, ai sensi del quale «Il termine previsto dall'art. 14 del decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2023, n. 14, per l'indizione delle elezioni per il rinnovo dei componenti del Consiglio della magistratura militare, è prorogato al 31 gennaio 2024»;

Visto il decreto legislativo 29 gennaio 2024, n. 8, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale - n. 24 del 30 gennaio 2024, che all'art. 2 ha disposto la modifica dell'art. 60, comma 1, lettera c, decreto legislativo n. 66/2010, elevando a quattro il numero dei componenti eletti dai magistrati militari;

Visto l'art. 69, comma 4, decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, con il quale è stabilito che le elezioni della componente elettiva sono indette con decreto del Presidente del Consiglio della magistratura militare da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana almeno trenta giorni prima della data stabilita;

Decreta:

1. Sono indette le elezioni dei componenti elettivi del Consiglio della magistratura militare.

2. Le elezioni si svolgeranno in Roma, presso la sede di questo Consiglio - via degli Acquasparta n. 2 - in unica tornata, nelle giornate di domenica 17 marzo e successivo lunedì 18 marzo 2024, dalle ore 9,00 alle ore 16,00.

Roma, 31 gennaio 2024

La Presidente: CASSANO

24A00693

