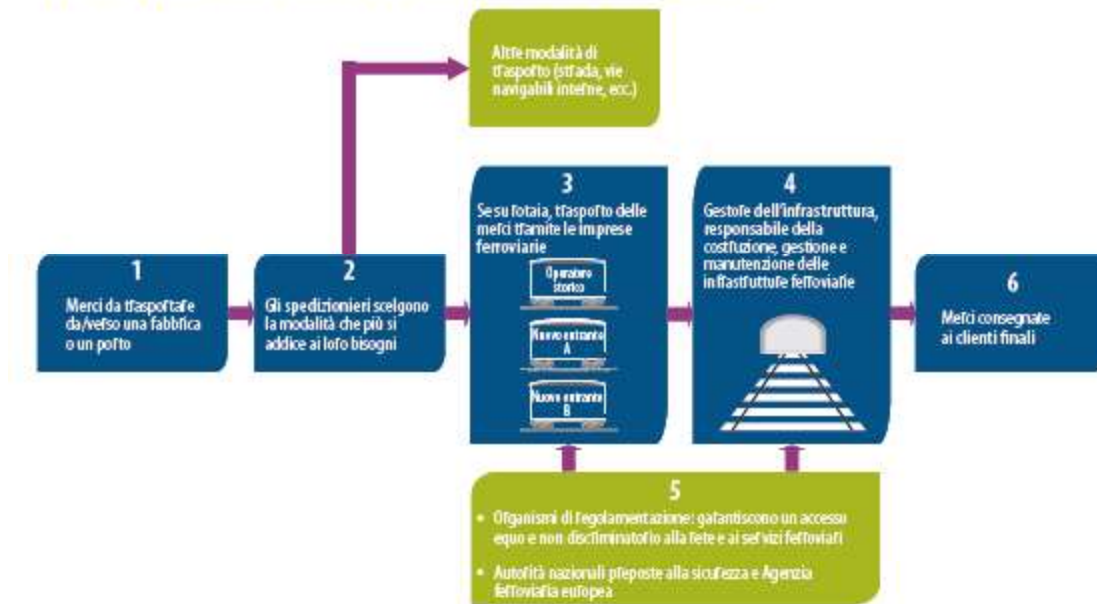


DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE CONCERNENTE LA DETERMINAZIONE DEL CONTRIBUTO PER IL FUNZIONAMENTO DELL'AUTORITÀ DEI TRASPORTI PER L'ANNO 2021

Nel Rapporti speciali della Corte dei Conti Europea sono sempre indicate quale fulcro essenziale del trasporto merci ferroviario sia le imprese ferroviarie (soggetti titolari di licenza la cui attività principale consiste nella fornitura di servizi di trasporto merci e/o passeggeri tramite ferrovia) che i Gestori dell'infrastruttura ferroviaria [terminal o raccordi] (organismi o imprese responsabili in particolare della creazione, gestione e manutenzione della infrastruttura ferroviaria).

In tale quadro l'MTO non è soggetto rilevante per i Ricavi che genera a meno che non disponga di un'infrastruttura e di risorse materiali e immateriali per erogare servizi di manovra

Principali parti interessate del trasporto merci ferroviario



Fonte: Corte dei conti europea.

Quesito nr. 1 si chiedono osservazioni motivate in ordine alle attività elencate dall'autorità al fine di individuare i soggetti tenuti al versamento contributivo.

Richiesta: se il soggetto economico avoca contrattualmente a sé una serie di servizi che, invece, acquista da terzi e rivende ai propri clienti questi ricavi, nel suo bilancio, non sono rilevati ai fini della tassazione (in particolare al versamento contributivo), in quanto questo genererebbe una doppia imposizione. Si chiede pertanto di sottoporre a contributo esclusivamente i ricavi derivanti dalla vendita di servizi prodotti dal soggetto economico, escludendo quelli acquistati da terzi perché già tassati



Motivazione. L'intermodalità nel settore ferroviario è un risultato operativo interconnesso, complesso e incastrato in una filiera lunga e diffusa tra diversi servizi spesso combinati dall'MTO che in parte produce attività e servizi in proprio ed in parte li acquista da terzi. È utile esemplificare. A tal fine il principio accolto da ART e cioè "la esclusione dei ricavi, nella sola ipotesi di unico contratto di trasporto, derivanti dal riaddebito di prestazioni della medesima tipologia rese da altro operatore già soggetto al contributo", può aiutare a fornire questa semplificazione: se tra chi vende il servizio e chi lo acquista non c'è intermediazione di filiera il ricavo va tassato, diversamente no. Il prelievo c'è già stato a monte della filiera e tassandolo nuovamente (mediante l'applicazione del contributo) si applicherebbe una ingiusta duplicazione.

I soggetti tenuti al versamento sono pertanto identificabili dalla presenza di due condizioni che devono necessarie coesistere per far nascere la fattispecie giuridica di riferimento, in quanto la mancanza di una delle due rende inapplicabile l'obbligo di versamento.

Se il soggetto economico che vende un servizio è anche colui che lo produce allora i ricavi derivanti dalla vendita sono rilevanti e vanno assoggettati: ricavi derivanti dalla vendita di servizi di trazione ferroviaria prodotta; ricavi derivanti dai servizi di *Handling* prodotti; ricavi derivanti da servizi di trasbordo di UTI prodotti; ricavi derivanti da servizi di sosta e deposito UTI e Container prodotti ... sono tutti esempi indiscutibili della fattispecie di riferimento.

Se il soggetto economico è pure produttore del servizio venduto e dispone delle risorse materiali, immateriali e umane per produrre il servizio stesso i ricavi sono tassabili.

Se il soggetto economico non è pure produttore del servizio venduto e non dispone delle risorse materiali, immateriali e umane per produrre il servizio stesso i ricavi non sono tassabili.

Lo stesso vale pure nel caso il cui il soggetto economico, pur disponendo di risorse materiali e immateriali per produrre quel servizio, lo ha acquistato da terzi: anche in questo caso – mancando la coesistenza dei due requisiti - i ricavi derivanti dalla vendita del servizio acquistato non sono tassabili, per evitare la duplicazione di imposizione.

Quesito nr 2 si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri indicati per l'individuazione del fatturato rilevante

Richiesta. Ad avviso della scrivente, per una serie di motivi giuridici, di equità e di buon senso, sono certamente da escludere dal computo dei ricavi rilevanti tutti i contributi in conto di esercizio con natura di incentivi premianti che sostengono la vitalità e la crescita della quota modale del ferroviario rispetto alle altre modalità di trasporto.

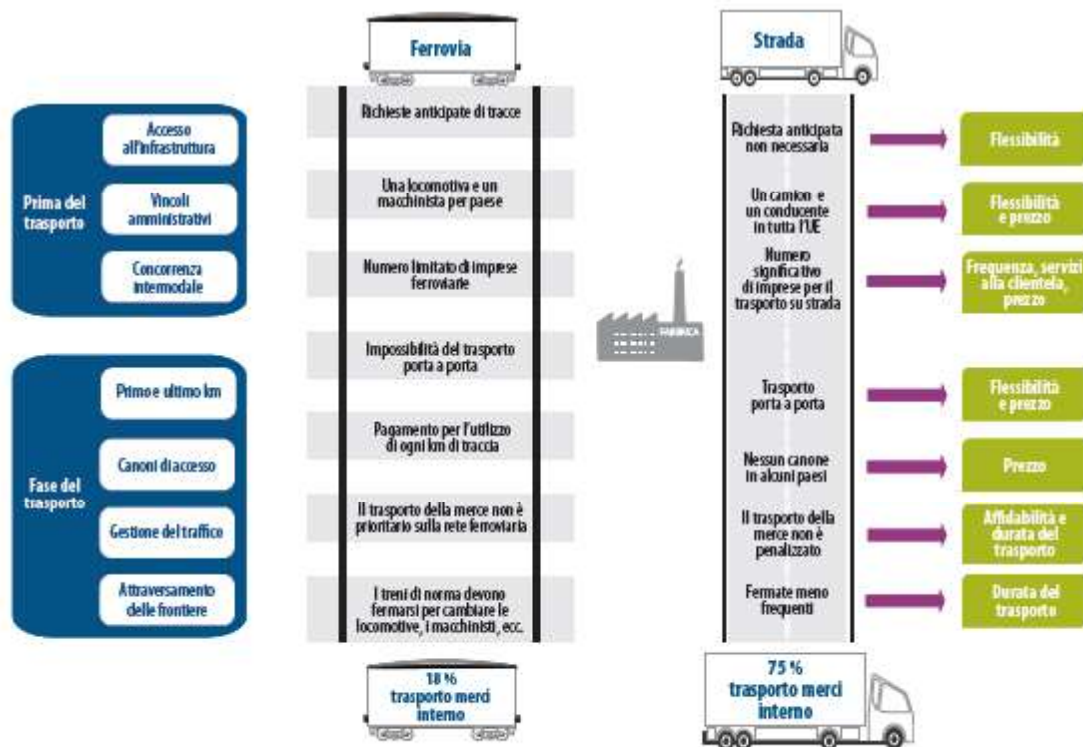
Tra questo, a titolo esemplificativo e non esaustivo, il c.d. Ferrobonus e tutte le risorse similari erogate agli operatori ferroviari a titolo di incentivo per la crescita del comparto e per il decollo

dell'Intermodalità ferroviaria che deve la sua attrattività potenziale all'economicità del prezzo dovendo scontare ostacoli e impedimenti rispetto alla strada che l'utente della modalità combinata strada/ferro tende a quantificare.

Motivazione. La leva fiscale deve necessariamente fungere da ulteriore volano sinergico rispetto alle azioni di sostegno della politica governativa ai fini della rivitalizzazione del settore ferroviario. La visione strategica del settore vuole trasferire entro il 2030 il 30% del trasporto merci che oggi utilizzano la strada, verso altre modalità di trasporto più economiche, ambientali e sostenibili. Tali obiettivi della politica UE che promuovono tale trasferimento sono stati tradotti in una serie di misure legislative da tutti gli Stati Membri, tra i quali l'Italia che sconta la posizione più vulnerabile. Il Ferrobonus e tutti gli innesti regionali si configurano come misure incentivanti a favore degli operatori economici che effettuano scelte modali per aumentare la quota di trasporto combinato o trasbordato su ferrovia in alternativa al tutto strada.

La base giuridica è costituita dall'art. 1, comma 648 - 649 della legge n. 208/2015 con cui il Governo italiano ha previsto lo stanziamento di risorse statali a favore delle imprese che utilizzano la ferrovia per il trasporto combinato di merci, con origine o destinazione nei nodi logistici del territorio nazionale o degli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo, norma resa operativa con l'emanazione del Regolamento di cui al decreto interministeriale del 14 luglio 2017, n.125.

Alcuni ostacoli riscontrati nel trasporto merci su rotaia rispetto al trasporto su gomma



Fonte: Corte dei conti europea.



Dovendo, dunque, il trasporto ferroviario affrontare diseconomie operative che si trasformano in una riduzione di competitività, si propone di salvaguardare e rendere ancor più efficaci questi incentivi che, sebbene in misura non sufficiente, cominciano a caratterizzare le politiche governative che si pongono il fine di incrementare risorse, benefici e sostegni per chi sceglie il treno per trasportare le merci.

È previsto infatti un meccanismo di ribaltamento del contributo nelle tariffe praticate alla clientela che riguarda in particolare gli operatori del trasporto combinato (MTO). L'erogazione dei contributi richiede la presentazione ed esame di rendicontazioni annuali aventi ad oggetto i treni/km effettivamente effettuati.

Tale misura incentivante nazionale è stata apprezzata anche a livello Regionale: alcune Regioni hanno adottato nel 2018 autonome misure di incentivazione regionale sulla base dello schema Ferrobonus con proprie risorse per ridurre il divario tra le risorse su base nazionale e il valore massimo erogabile per l'incentivo. Inoltre il meccanismo del *ferrobonus* di cui alla legge di stabilità 2016 è stato utilizzato anche per poter erogare contributi ai servizi di trasporto ferroviario di merci intermodale in arrivo e in partenza dal nodo logistico e portuale di Genova al fine di rilanciare i traffici, l'economia e la logistica del territorio colpito gravemente dall'evento del 14 agosto 2018 (crollo del Ponte Morandi).

Appare inoltre utile segnalare come l'azione combinata della misura Ferrobonus e misura Normamerchi di cui alla legge di Stabilità 2015, articolo 1, comma 294 ha generato un effetto a cascata all'interno della filiera logistica attraverso una riduzione dei prezzi dei servizi di trasporto ferroviario delle merci con il ribaltamento di parte dei contributi in favore dell'utenza finale del servizio (cfr. ad es. al ribaltamento obbligatorio in capo al beneficiario MTO nel Ferrobonus).

L'avvio degli incentivi di che trattasi ha fatto registrare immediatamente un impatto favorevole sull'andamento delle modalità di trasporto merci alternative al trasporto stradale: uno degli impatti principali dell'incentivazione è riscontrabile in un marcato effetto di stimolo per l'Intermodalità in Italia per la quale, nel periodo 2014-2017, si registra un dato di crescita (+0,4%) da considerarsi notevole se confrontato alla flessione media registrata a livello europeo (-1,1%).

Con le norme introdotte dalla legge di Bilancio 2020 si è inteso pertanto fornire un ulteriore stimolo a detto *trend* di crescita dell'Intermodalità completando i progetti di investimento già avviati con successo dagli operatori del settore e finalizzati all'utilizzo di modalità di trasporto maggiormente sostenibili.

In considerazione del fatto che questi incentivi (ricadenti nella voce A5 del bilancio) sono già sottoposti a tassazione IRES e IRAP si ritiene giusto che vi sia l'esclusione dalla base di calcolo del contributo, anche in forza del fatto che la dimensione del contributo erogato agli MTO di basa su un parametro correlato alla trazione acquistata dalle imprese ferroviarie (soggetti già regolati) e che almeno nella misura del 50% va ribaltato al cliente finale.



Quesito 3: si chiedono osservazioni motivate in ordine alla previsione di una soglia al di sotto della quale il contributo non è dovuto all'Autorità.

La Scrivente ritiene utile mantenere l'attuale soglia minima fissata ad euro 3.000,00.

Nella realtà operativa, infatti, con una percentuale di tassazione dello 0,6 per mille, lo scarto dimensionale tra 3.000.000,00 di euro e 5.000.000,00 di euro di ricavi rilevanti per gli operatori del settore ferroviario rappresenta una differenza rilevante, sia se essi sono gestori di infrastrutture ferroviarie o imprese ferroviarie o operatori di manovra.

Si tratta di dimensioni l'una il doppio dell'altra e nel mercato dell'offerta Italiana riteniamo che abbassare tale soglia andrebbe a penalizzare gli operatori più nevralgici della filiera di produzione che hanno una minore capacità di contribuzione.

Per concludere la scrivente sente la doverosa necessità di ringraziare della possibilità che ci è stata offerta per poter dare un contributo di idee e di visioni, all'interno di un comparto che sta vivendo una stagione di grande prova.

Plaudendo alla grande ed innovativa apertura effettuata, riteniamo che questa nuova pagina di confronto possa giovare alla trasparenza ed al confronto gentile e coraggioso di tutte le componenti che si fanno carico quotidianamente di migliorare servizi e prestazioni nell'ambito di un mercato sempre più competitivo e difficile.

Foggia, 25/11/2020

Lotras srl
Viviana Gigantiello
Direttore Amministrativo