

Spett.le  
Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza, 230  
10126 TORINO  
**TRASMISSIONE A MEZZO PEC**

**Saronno, 12 novembre 2021**

**Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2022.**

Nell'ambito della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito anche "ART") per l'anno 2022, avviata da codesta Autorità con delibera n. 135/2021, la scrivente VTG Rail Europe GmbH – Sede Secondaria Italiana, intende fornire il proprio contributo formulando le seguenti osservazioni.

Si suggerisce di integrare l'elenco delle competenze e attività ulteriori dell'ART derivanti e legate a:

- 1- Decreto 14 Luglio 2017 nr. 1 (MIT e MEF) Regolamento recante l'individuazione dei soggetti beneficiari, la configurazione degli aiuti, le modalità e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui all'art. 1 commi 648 3 649 della Legge 28 dicembre 2015 n. 208 (Legge di stabilità 2016).

Il tutto per poter sostenere l'esclusione dal computo dei ricavi ammissibili a base di calcolo del contributo gli incentivi all'intermodalità (se tassano i gestori di infrastrutture, le IF non possono non essere coinvolti dal ferrobonus) di natura governativa sia centrale che periferica (Regioni)

**Individuazione delle attività al fine di individuare i soggetti tenuti al versamento.**

**Quesito nr. 1 nessuna eccezione**

**Quesito nr. 2 Misura del contributo – si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati (Allegato A delibera n. 135/2021 del 12 ottobre 2021**  
**Lettera b)**

Si chiede di escludere dal totale dei Ricavi rilevanti ai fini della valorizzazione del contributo dovuto la voce A5: essa aggrega, infatti, ricavi derivanti dalla "Gestione non caratteristica", dalla "gestione atipica" che non influenza, dunque, il valore aggiunto. Nella voce A5 "Altri ricavi e proventi" si trovano collocati: Proventi di attività accessorie (Fitti, canoni, royalties); • Ricavi e proventi diversi (rimborsi spese; penalità addebitate a clienti; certificati ambientali; vendite con obbligo di retrocessione; acquisizione definitiva di caparre, etc.); • Plusvalenze da alienazione e assimilabili; • Ripristini d valore; • Sopravvenienze attive (da fatti casuali; eccedenze fondi, etc.); • Proventi dovuti a maggiori importi incassati a fronte dei crediti del circolante o a prescrizione di debiti • Contributi in conto esercizio • Quota dei contributi pubblici commisurati al costo delle immobilizzazioni materiali ed immateriali non portati in detrazione del costo delle stesse.

Essa raccoglie e valorizza quanto si genera da attività di impresa più collegate alla rischiosità imprenditoriale che al valore che la gestione caratteristica, invece, è in grado di generare.

In tale voce A5 si collocano indicati separatamente proprio i contributi in conto di esercizio e gli indennizzi assicurativi o i rimborси per le accise.

Lettera c)

ii) Prevedere tra le esclusioni specifiche nella sola ipotesi di contratto unico di trasporto i ricavi derivanti dall'addebito di prestazioni della medesima tipologia rese **NON SOLO A MA ANCHE DA ALTRO OPERATORE SOGGETTO AL CONTRIBUTO.**

Infatti una cosa è l'esecuzione materiale del trasporto consistente nel trasferire da un punto A ad un punto B un container utilizzando due o più diversi sistemi modali, altra cosa è che un unico soggetto si assuma l'obbligazione nei confronti del committente/cliente di organizzare, coordinare ed eseguire il trasporto da porta a porta. il committente non si trova nella situazione di dover stipulare contratti con i singoli vettori utilizzati nei vari segmenti del trasporto, ma può valersi di un solo soggetto, con il quale ha un unico rapporto contrattuale, che si assume l'onere di organizzare e coordinare l'impiego dei vari mezzi, accollandosi la responsabilità dell'intero trasporto diversamente dagli spedizionieri e diversamente dagli operatori della logistica che operano nella dimensione distributiva della filiera di produzione di un'attività di trasporto che è tipicamente monomodale. Gli operatori della logistica sono soggetti economici diversi, profondamente diversi dall'MTO che combina due o più modalità di trasporto e si trova sia a valle che a monte dell'esecuzione delle varie fasi fisiche del trasporto e dei servizi di cambio modale.

Oppure prevedere l'esclusione dei ricavi derivanti da attività di MTO in tutti i casi in cui ricorrono due condizioni:  
 1 trasporto multi modale

2 contratto unico con il committente che accorpi

**Quesito nr. 3 – esenzione del contributo – Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla previsione di una soglia al di sotto della quale il contributo non è dovuto all'autorità.**

È ovvio che la politica di catchment tesa ad ampliare sia il perimetro dei soggetti tenuti al contributo che le soglie minime oltre le quali prelevare è stata finalizzata a massimizzare le entrate per finanziare l'attività di ART. Tuttavia non si può prescindere dalla dimensione media degli operatori che rischiano di essere penalizzati maggiormente in forza del fatto che:

- Non è prevista una dimensione oltre la quale prelevare il contributo (ad esempio imprese con un fatturato superiore ai 50 milioni di euro)
- Non è prevista una differenziazione nell'aliquota di prelievo

Che si torni alla soglia minima rilevante di almeno 3.000,00. Questo oltre a garantire un catchment ampio lascerebbe indenni solo gli operatori di dimensioni piccole/medie.

\*\*\*\*

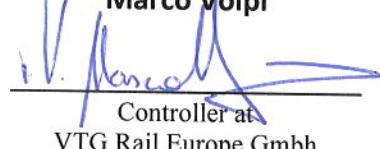
Ringraziando anticipatamente pongo i più distinti saluti

**Guido Gazzola**



Head of  
VTG Rail Europe GmbH  
Sede Secondaria Italiana

**Marco Volpi**



Controller at  
VTG Rail Europe GmbH  
Sede Secondaria Italiana