

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART  
Via Nizza n. 230  
10126 – Torino

Via pec: [autofinanziamento@pec.autorita-trasporti.it](mailto:autofinanziamento@pec.autorita-trasporti.it)

C.A. Ing. Roberto Piazza  
Via mail: [ACC@autorita-trasporti.it](mailto:ACC@autorita-trasporti.it)

Roma, 10 novembre 2023

**Oggetto: Confederazione FerCargo - “Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell’Autorità di regolazione dei trasporti per l’anno 2024”.**

Illustri,  
si trasmette di seguito il contributo dell’Associazione alla consultazione indetta dall’Autorità sulla contribuzione relativa all’anno 2024.

#### **Quesito n.1**

**Fermi restando i consolidati orientamenti giurisprudenziali sopra richiamati, si chiedono osservazioni motivate in ordine alle attività elencate dall’Autorità al fine di individuare i soggetti tenuti al versamento contributivo.**

L’Autorità dovrebbe rivedere la sua intenzione di assoggettare a contribuzione sub lett. m) “*i servizi di spedizione, con esclusione di quelli afferenti al trasporto merci su strada, ed altri servizi ancillari al trasporto nonché alla logistica*”.

Tale previsione infatti intende estendere la contribuzione a imprese che non effettuano trasporti di merci né gestiscono servizi funzionali al trasporto di merci ma si limitano a trattare la vendita e la consegna delle merci trasportate e in tale ambito rileva l’attività regolatoria e di vigilanza affidata ad altri enti pubblici, a secondo della tipologia di merce trattata (merce postale, merce alimentare, merce pericolosa, rifiuto, merce doganale, etc..).

#### **Quesito n.2**

**Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati per l’individuazione del fatturato rilevante.**

Con riferimento ai soggetti operanti nel settore, si chiede l’esclusione di tutti i contributi in conto esercizio di natura pubblica (ad esempio misure quali la c.d. “norma merci”, “ferrobonus”) non ritenendo tali poste riconducibili all’attività regolatoria di ART e, in generale, non correlate ai ricavi caratteristici dell’attività dell’impresa.

E' importante ricordare che tali contribuzioni vengono erogate non solo per finalità incentivanti, ma anche compensative, per tentare di riequilibrare lo shift modale delle merci a favore del settore ferroviario.

Inoltre, si tratta di misure normate a livello europeo, su cui l'ART non è chiamata ad intervenire sotto alcun profilo, essendo individuato da tali misure uno specifico "soggetto gestore" incaricato delle attività di istruttoria, gestione operativa e monitoraggio della misura di incentivazione, per cui – per altro – la stessa normativa prevede che le attività svolte da tale soggetto siano a carico dei beneficiari.

### **Quesito n.3**

**Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati posti a presidio del generale principio di evitare le duplicazioni di contribuzione.**

Con riferimento ai soggetti operanti nel settore del trasporto ferroviario merci, proprio per la varietà nella platea di soggetti tenuti al versamento, si ritiene vi siano concrete situazioni che rischino di portare ad una duplicazione di contributo a carico di diversi soggetti per la medesima quota di ricavo. Ipotizziamo lo scenario di un servizio ferroviario, dove l'impresa ferroviaria Z acquista l'attività di manovra da un soggetto X e acquista parte della trazione da un'altra impresa ferroviaria soggetto Y. Y e X fattureranno le proprie prestazioni a Z, che fatturerà la prestazione complessiva al cliente (comprensiva del proprio margine).

In tale situazione, la regola formulata dall'ART, in base alla quale *"è consentita l'esclusione dal totale dei ricavi, nella sola ipotesi di unico contratto di trasporto, dei ricavi derivanti dall'addebito di prestazioni della medesima tipologia rese ad altro operatore soggetto al contributo"*, farebbe dire che dovrebbe essere l'impresa Z a pagare il contributo, mentre le imprese Y ed X potrebbero escludere la quota di ricavo fatturata a Z.

Se questa interpretazione venisse confermata, verrebbe difficile capire perché le imprese offerenti servizi di manovra sarebbero tenute alla contribuzione. Inoltre, vi sarebbe un eccessivo squilibrio a carico dell'ultimo soggetto della filiera che fattura "al mercato", il quale si dovrebbe far carico dell'intera contribuzione – per altro su un valore di ricavi più elevato, poiché comprensivo anche dell'ultimo margine applicato dall'impresa.

Si pensi anche al caso degli MTO, operatori multimodali che acquistano singole prestazioni di handling/trazione ferroviaria/trasporto stradale offrendo un servizio completo al cliente finale, anche in tale caso ricorrerebbe la duplicazione del contributo e l'aggravamento dell'onere a carico dell'operatore multimodale.

Inoltre, va precisato che non sempre vi sono schemi contrattuali stabili, precisi, definiti e che molte situazioni (es. i services tra imprese) possono avvenire in maniera occasionale per sopperire alla carenza di mezzi produttivi dell'impresa titolare, per questo motivo anche la richiesta di "unico contratto di trasporto" è indebitamente penalizzante perché non consona a rappresentare l'organizzazione commerciale nel settore del trasporto ferroviario merci inteso in senso lato.

Pertanto, si riterrebbe più corretto che – a prescindere dalla formula contrattuale del servizio logistico - ciascun operatore potesse escludere dal proprio imponibile la quota di costi sostenuti per attività propedeutiche alla propria fornite da altri soggetti tenuti alla contribuzione, in questo modo non vi sarebbe duplicazione di contributo e ciascuno pagherebbe limitatamente ai ricavi relativi alla propria prestazione.

#### **Quesito n.4**

**Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla conferma o meno della soglia di esenzione individuata dall'Autorità.**

La soglia di esenzione andrebbe differenziata secondo la dimensione del fatturato, con conseguente aumento della medesima al crescere del fatturato imponibile, come previsto dall'art. 37 del d.l. 201/2011 convertito dalla legge n. 214/2011, laddove contempla la regola che l'Autorità stabilisce "soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato".

Sarebbe da estendere alle imprese in perdita l'esenzione attualmente limitata dall'Autorità solo a quelle assoggettate a procedura concorsuale o messe in liquidazione, in quanto le prime condividono lo stesso difetto sostanziale di non essere in grado di operare in condizioni di equilibrio economico-finanziario come l'Autorità ha argomentato per giustificare l'esenzione accordata alle seconde.

La aliquota contributiva andrebbe ridotta per tenere conto dell'ampliamento dei soggetti gravati dalla contribuzione di cui l'Autorità ha beneficiato con la novella del c.d. Decreto Genova e con la giurisprudenza che sulla base di questa lo ha avvalorato, citata dalla stessa Autorità.

La aliquota contributiva andrebbe ridotta per tenere conto altresì degli ingenti avanzi di amministrazione cumulati nei bilanci dell'Autorità con le pregresse contribuzioni annuali con conseguente perdita della obbligatoria corrispondenza tra spese di funzionamento ed entrate contributive

#### **Quesito n. 5**

**Si chiedono osservazioni motivate in relazione ai criteri di identificazione del fatturato dei soggetti operanti nel trasporto via mare e per altre vie navigabili di passeggeri e/o merci.**

Nulla da dichiarare

**Quesito n.6**

**Si chiedono osservazioni motivate in relazione alla previsione secondo cui i soggetti eroganti servizi di agenzia/raccomandazione marittima dovranno versare il contributo in nome e per conto del naviglio estero, ove rappresentato.**

Nulla da dichiarare

**Quesito n.7**

Nulla da dichiarare

**Si chiedono osservazioni motivate sull'individuazione di voci di esclusione di fatturato specificamente riferite ai soggetti operanti nel settore porti.**

Nulla da dichiarare

**Quesito n. 8: Si chiedono osservazioni motivate sul criterio di individuazione del fatturato rilevante specificamente riferito al settore del trasporto ferroviario merci.**

Il quesito in oggetto l'Autorità lo riconduce alla considerazione che “ *Relativamente agli operatori economici impegnati nell'erogazione di servizi di trasporto ferroviario merci, si intende ribadire la precisazione secondo cui gli operatori di manovra, i trazionisti e i carristi sono tenuti alla corresponsione del contributo per le parti di rispettiva competenza*”.

A tale proposito l'Associazione osserva che la contribuzione a carico di tutti i soggetti della filiera specifica al trasporto ferroviario di merci (trazione, manovra e fornitori di mezzi), comporta un considerevole onere che, sebbene fosse ripartito, resta ugualmente non economicamente sostenibile e quindi non andrebbe previsto al fine di non gravare su un settore già svantaggiato per la sua consolidata marginalità rispetto alle altre concorrenti modalità di trasporto.

Inoltre esiste la concorrenza dominante, per non dire totalitaria, del trasporto merci su strada che, essendo destinatario dell'esenzione perpetua dal contributo stante la norma a tale scopo adottata, rende ancora meno economicamente sostenibile e gravemente distorsiva la contribuzione mantenuta invece a carico delle imprese della filiera ferroviaria.

In ogni caso, qualora soggetta a contribuzione, la singola impresa del settore ferroviario dovrebbe essere posta nella condizione di limitarla ai ricavi di sua produzione con conseguente scomputo dei ricavi che costituiscono invece ribaltamento al cliente dei costi di trazione, manovra e utilizzo di carri altrui che sono stati sostenuti a fronte della prestazione resa.

**Quesito n.9**

**Si chiedono osservazioni motivate in relazione all'assolvimento degli obblighi dichiarativi.**

Si ritiene che l'attestazione sottoscritta dal revisore legale o altro soggetto incaricato sia un ulteriore aggravio di costi a carico dei soggetti tenuti alla contribuzione, che – in molti casi – potrebbe bilanciare l'effetto positivo ottenuto dalle esclusioni dei ricavi previsti.

Inoltre, si ritiene che il profilo contabile/bilancistico, su cui ha competenza il revisore legale o altro soggetto incaricato, esuli dalla specifica normativa regolatoria di settore.

Gli operatori, infatti, riscontrano difficoltà anche ad ottenere tale asseverazione proprio perché gli stessi revisori/soggetti incaricati ritengono tale attività al di fuori del proprio operato di competenza (ulteriore motivo per cui, talvolta, il costo richiesto dai professionisti per tale asseverazione è particolarmente elevato).

Per tali motivi si richiede di superare la necessità di un'attestazione sottoscritta dal revisore legale o altro soggetto incaricato a prescindere dal fatturato e/o dalla soglia di esclusioni avanzate dal singolo contribuente.

In subordine si chiede di consentire alle imprese di decurtare dalla contribuzione il costo sostenuto per la certificazione.

Il Presidente



Luigi Legnani

