

Roma, 10.11.2023  
Prot. 68/P/2023

**Autorità di Regolazione dei Trasporti**  
via pec: [autofinanziamento@pec.autorita-trasporti.it](mailto:autofinanziamento@pec.autorita-trasporti.it)

**OGGETTO:** Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2024 - *Osservazioni Associazione Fermerci*

L'Associazione Fermerci presenta di seguito le osservazioni con riferimento in oggetto.

**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.**

In merito al quesito n. 1

- L'Associazione è contraria all'inserimento della categoria sub lett. m): “*servizi di spedizione, con esclusione di quelli afferenti al trasporto merci su strada, ed altri servizi ancillari al trasporto nonché alla logistica*”. La formulazione è tesa ad acquisire all'obbligo della contribuzione settori quali quelli della spedizione e della logistica, che non riguardano però il trasporto merci ma bensì la consegna e la vendita delle merci, che sono attività del tutto fuori l'ambito delle competenze dell'ART ed in cui è rilevante non la modalità del trasporto ma il bene oggetto del trasporto che a secondo della sua fattispecie segue una specifica normativa regolatoria e di vigilanza (come merce pericolosa, merce postale, merce doganale, rifiuto, etc,) di competenza di altri enti pubblici

**Quesito n. 2: Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati per l'individuazione del fatturato rilevante.**

In merito al quesito n.2

- 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.

È 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.**

Nulla da dichiarare

**Quesito n. 4: Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla conferma o meno della soglia di esenzione individuata dall'Autorità.**

In merito al quesito n. 4 l'Associazione osserva quanto segue

- Una sola soglia di esenzione non è conforme alla disposizione di legge che la prevede giacchè la norma in questione si riferisce alle “*soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato*” (v. art. 37 del d.l. 201/2011 convertito dalla legge n. 214/2011). Quindi, nel rispetto della lettera e dello spirito di tale precisazione voluta dal legislatore, si pone la necessità di individuare le diverse dimensioni di fatturato che servono a individuare le correlate “soglie di esenzione” tenendo conto che ragionevolmente ciascuna soglia di esenzione debba essere via via crescente all'aumento della “dimensione del fatturato” così preso in considerazione
- Estensione alle imprese in perdita dell'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
- L'aliquota contributiva dovrebbe essere ridotta per tenere conto dell'ampliamento del perimetro delle imprese assoggettate a contribuzione, verificatosi con la novella legislativa apportata dal c.d. Decreto Genova e della giurisprudenza che lo ha avvallato sulla base di questa.
- Una ulteriore riduzione dell'aliquota contributiva andrebbe apportata per tenere conto dei cospicui avanzi di amministrazione che si sono andati a cumulare progressivamente nei bilanci dell'Autorità, così da sanare la mancata correlazione con le spese di funzionamento che ne è derivata e che rende la riduzione indifferibile

**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: 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.**

In merito al quesito n. 8

Relativamente agli operatori economici impegnati nell'erogazione di servizi di trasporto ferroviario merci, l'Autorità chiede di esprimersi sulla volontà di assoggettare gli operatori di manovra, i trazionisti e i carriсти secondo le parti di rispettiva competenza.

A tale proposito l'Associazione osserva che tale obiettivo, per essere effettivamente conseguito, necessita di uno scomputo nel senso di non assoggettare a contribuzione i ricavi che costituiscono ribaltamento dei costi sostenuti per rendere la prestazione pattuita.

Nello specifico, la singola impresa del settore ferroviario deve essere posta nella condizione di scomputare i ricavi che costituiscono 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.**

In merito al quesito n.9

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.

Distinti saluti

**Il Presidente**

*Clemente Carta*