



Autorità di Regolazione dei Trasporti
Ufficio Bilancio, contabilità e autofinanziamento
C.A. Dott. Giuseppe D'Anna
PEC: autofinanziamento@pec.autorita-trasporti.it

Prot. 26/2024

Roma, 11 novembre 2024

Oggetto: Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2025

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti,

Con la presente si forniscono le osservazioni alla Delibera 137/2024 posta in consultazione, utilizzando il format previsto dall'allegato A alla Delibera stessa.

Sul Quesito n. 1: Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati per l'individuazione del fatturato rilevante

Misura 1- punto A

Preme osservare che i contributi pubblici non costituiscono fatturato e per tale ragione il codice civile prevede che siano indicati in bilancio separatamente alla voce A5 e per altro verso si osserva che la contribuzione, ai sensi della norma istitutiva, grava sul fatturato prodotto dall'impresa, cioè sui ricavi che sono conseguiti a fronte delle prestazioni rese ai clienti, la cui registrazione in bilancio è prevista sempre dal codice civile alla distinta voce A1.

Per tali ragioni si chiede di ammettere lo scomputo dei contributi pubblici dalla base imponibile.

Misura 1 – punto B

Si ripropone la richiesta di esclusione di tutti i contributi in conto esercizio di natura pubblica specifici del settore del trasporto ferroviario merci (ad esempio misure quali la c.d. “norma merci”, “ferrobonus”) non ritenendo tali poste riconducibili all'attività regolatoria di ART ed, in generale, non correlate ai ricavi caratteristici dell'attività dell'impresa.

Come già rilevato in precedenza, tali contribuzioni vengono erogate principalmente con finalità incentivanti, per tentare di riequilibrare lo shift modale delle merci a favore del settore ferroviario.

Differentemente dai contributi erogati dalle pubbliche amministrazioni per obblighi di servizio pubblico, i quali discendono da un contratto di servizio predeterminato e sono diretti a compensare gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti per servizi di interesse generale non commercialmente appetibili, i contributi al trasporto ferroviario merci hanno una finalità diversa (riequilibrio modale attraverso la riduzione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura e copertura dei costi esterni evitati) e non sono predeterminati, ma strettamente legati alla produzione dei treni, indipendentemente dai costi operativi.

Pertanto, per quanto la normativa contabile/bilancistica imponga la loro iscrizione nella voce A5, da un punto di vista gestionale tali contributi vengono conteggiati come posta di segno positivo ad abbattimento dei costi produttivi dell'impresa (si tratta, appunto, di contributi strettamente legati alla produzione del treno, avendo come unità di misura base il *treno*chilometro*)

E

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Protocollo N. 0114004/2024 del 11/11/2024



Peraltro, il beneficiario, che sia un'impresa ferroviaria (per la c.d. "norma merci") o un MTO (per il ferrobonus), ha l'obbligo di destinare parte del contributo percepito alla propria clientela, non portando quindi a risultato l'intera somma percepita: ciò nonostante, per l'attuale formulazione della delibera contributiva, l'impresa contribuente è tenuta al versamento sul contributo "lordo" percepito, pur se l'effetto di tali poste è almeno in parte *passante* e non ha diretta incidenza nella marginalità dell'impresa stessa.

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.

Sul Quesito n. 2: Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati posti a presidio del principio generale consistente nell'evitare le duplicazioni di contribuzione.

Misura 2

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). Chi ha diritto ad escludere i ricavi?

Secondo 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*", dovrebbe essere l'impresa Z a pagare il contributo, mentre le imprese Y ed X potrebbero escludere la quota di ricavo fatturata a Z.

Questa interpretazione potrebbe essere però incoerente rispetto al principio esplicitato nella Misura 5, per cui "*gli operatori di manovra, i trazionisti e i carristi sono tenuti alla corresponsione del contributo per le parti di rispettiva competenza*".

Peraltro, se fosse confermata l'interpretazione sopra esposta, verrebbe difficile capire in quali situazioni le imprese offerenti servizi di manovra primaria 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, come viene gestita l'esclusione dei ricavi generati dalla filiera?

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" non sembra sufficientemente consona a rappresentare l'organizzazione commerciale del mondo della logistica delle merci.

In aggiunta, non sempre è dato sapere all'impresa fornitrice (Y ed X nell'esempio precedente) se la propria prestazione verrà rifatturata dall'impresa cliente (Z nell'esempio precedente) ad altro soggetto e/o se la stessa sia o meno rientrante nel perimetro di assoggettabilità del contributo da parte dell'Autorità.

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 fatturato e ciascuno pagherebbe sulla propria prestazione e sulla marginalità della stessa.

Per le motivazioni sopra descritte, il fatturato non si ritiene un parametro rappresentativo della reale marginalità dell'operatore economico tenuto al versamento.

Sul Quesito n. 3: Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla conferma o meno della soglia di esenzione individuata dall'Autorità.

Nulla da rilevare

Sul Quesito n. 4: 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 rilevare

Sul Quesito n. 5: Si chiedono osservazioni motivate sul criterio di individuazione del fatturato rilevante specificamente riferito al settore del trasporto ferroviario merci

Occorre premettere che tale quesito è stato abbinato dalla ART alla seguente preliminare indicazione: *“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 riteniamo che sia importante aggiungere che per le annualità 2023 e 2024 l'ART ha destinato al settore ferroviario la seguente misura specifica: *“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. (v. in ultimo, art. 2, comma 10, delibera ART 194/2023)*

Quindi ciò significa che, laddove vi siano servizi mediati, i rispettivi fornitori pagano il proprio contributo per la parte di competenza e l'operatore che effettua il riaddebito all'utente di tali servizi (di manovra, trazione e fornitura carri) può scomputare i relativi costi. Come esposto nel precedente Quesito n. 2, si ritiene che questa soluzione sia la più corretta, determinando che ciascun operatore escluda dal proprio imponibile la quota di costi sostenuti per attività propedeutiche alla propria, fornite da altri soggetti tenuti alla contribuzione, e pagando il contributo sulla propria prestazione e sulla marginalità della stessa.

Premesso ciò, in linea generale, per la determinazione del fatturato rilevante, si chiede di ammettere lo scomputo dei contributi pubblici per le ragioni già indicate (v. *supra*, *sub* quesito 1 e 2)

Sul Quesito n. 6: Si chiedono osservazioni motivate sul criterio di individuazione del fatturato rilevante per i soggetti eroganti servizi di spedizione.

Nulla da rilevare



Sul Quesito n. 7: Si chiedono osservazioni motivate in relazione all'assolvimento degli obblighi dichiarativi.

Misura 7

Si ribadisce nuovamente come 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 alternativa, se tale via non fosse percorribile, si ritiene che dovrebbe essere l'Autorità a farsi almeno carico dei costi riferibili a tali attività, permettendo all'impresa contribuente di stornare *il quantum* della prestazione dal saldo del contributo dovuto, oppure, nel caso di impresa con imponibile al di sotto della soglia di contribuzione prevista, saldando direttamente la parcella del professionista.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

Il Presidente