

Roma, 11.11.2024  
Prot. 151/P/2024

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

**Oggetto:** Associazione Fermerci – Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell’Autorità di regolazione dei trasporti per l’anno 2025

Spett.le Autorità

Si inviano di seguito le osservazioni di Associazione Fermerci al documento di consultazione con riferimento in oggetto.

Quesito	Osservazioni Associazione Fermerci
Quesito 1  punto B	<p>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 e, in generale, non correlate ai ricavi caratteristici dell’attività dell’impresa.</p> <p>Come già rilevato in precedenza, 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.</p> <p>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 <i>treno*chilometro</i>).</p> <p>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 <i>passante</i> e non ha diretta incidenza nella marginalità dell’impresa stessa.</p> <p>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.</p>

**E**  
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI  
Protocollo N.0114015/2024 del 11/11/2024

Quesito 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 rischiano 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.

	<p>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.</p> <p>Per le motivazioni sopra descritte, il fatturato non si ritiene un parametro rappresentativo della reale marginalità dell’operatore economico tenuto al versamento.</p>
<p>Quesito 5</p>	<p>Nonostante le policy incentivanti lo shift modale, ancora il 48% delle ton-km di merce trasportate su strada riguarda percorrenze superiori a 300 km (Fonte: Istat), laddove già il Libro Bianco della Commissione europea “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile” (2011) indicava nella ferrovia la modalità di trasporto più idonea per le percorrenze superiori a tale soglia dal punto di vista della sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Tale risultato è reso possibile dalle sovvenzioni che sono state destinate negli anni al comparto dell’autotrasporto, tra le quali possiamo annoverare anche l’esonero dal pagamento del contributo, conseguente all’esclusione dell’autotrasporto dall’ambito delle competenze dell’Autorità, sancita dall’art. 20 del d.l. 10 agosto 2023, n. 104, recante “Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici”.</p> <p>Al fine di mitigare l’inevitabile effetto distorsivo sulle dinamiche concorrenziali, determinato dal suddetto esonero e dalle sovvenzioni sopra citate che si sono riversate sul settore del trasporto ferroviario merci, si propone quanto segue:</p> <p style="padding-left: 40px;">I. <b>L’individuazione di un’aliquota differenziata in relazione alla singola tipologia di trasporto considerata, e la conseguente adozione di un’aliquota ridotta per il trasporto ferroviario merci al fine di non recare ulteriore pregiudizio allo shift modale dal trasporto merci su strada a quello su ferro.</b></p> <p>A riguardo, si rammenta che l’applicazione di aliquote differenziate è già prevista in settori afferenti ai servizi economici di interesse generale, come ad esempio quelli regolati dall’ARERA.</p> <p>Al fine di garantire la compliance rispetto alle policy sopra richiamate, ai principi del Green deal europeo e ai pilastri del PNRR che mirano al raggiungimento di obiettivi in materia di sostenibilità ambientale, sostenibilità sociale e innovazione tecnologica (finalità avallate anche nell’attività regolatoria dell’ART, come è evincibile, tra l’altro, dalla relazione annuale presentata a settembre 2024) e per i quali il trasporto ferroviario gioca un ruolo cruciale, si propone quanto segue:</p> <p style="padding-left: 40px;">II. <b>una riduzione percentuale del contributo dovuto, direttamente proporzionale all’incremento del fatturato annuo relativo allo svolgimento di attività correlate al trasporto ferroviario delle merci, in virtù delle esternalità positive che tale tipologia di trasporto genera in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica (riduzioni</b></p>

	<p>CO2, riduzione rischi relativi alla sicurezza cui è esposta la collettività come quelli relativi alla sicurezza e alla salute);</p> <p>III. <b>la detrazione dal fatturato rilevante ai fini della determinazione del contributo di una somma pari al valore degli importi versati dagli operatori economici del settore del trasporto ferroviario merci a titolo di investimento in ricerca, sviluppo e innovazione.</b></p>
<p>Quesito 7</p>	<p>La delibera 194/2023 recante “<i>Misure e modalità di versamento del contributo dovuto all’Autorità di regolazione dei trasporti per l’anno 2024</i>”, all’articolo 3, comma 2, prevedeva l’onere per i soggetti tenuti al versamento del contributo di sottoscrivere e allegare alla dichiarazione anagrafica ed economica da presentare all’Autorità un prospetto analitico volto a dettagliare le esclusioni invocate. Nel caso di esclusioni eccedenti la soglia del 20% e di fatturato, al netto degli scomputi, pari o superiore a €10.000.000,00, il suindicato articolo disponeva l’onere per l’operatore economico di produrre un’attestazione sottoscritta dal revisore legale dei conti ovvero dalla società di revisione legale o, <u>in alternativa</u>, dal collegio sindacale dell’operatore economico medesimo.</p> <p>Con l’All. A alla delibera 137/2024 “<i>Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell’Autorità di regolazione dei trasporti per l’anno 2025</i>”, l’Autorità, al paragrafo 7, asserisce: “<i>A corredo della dichiarazione si intende mantenere, anche con riferimento all’annualità 2025, la richiesta di deposito di un prospetto analitico, a firma del legale rappresentante dell’operatore economico, volto a dettagliare le esclusioni invocate. Inoltre, allorché queste ultime superino la soglia del 20% del fatturato e l’operatore economico, prescindendo dagli scomputi, vanti un fatturato pari o superiore a € 10.000.000,00 (dieci milioni/00) è prevista la produzione di un’attestazione sottoscritta dal revisore legale dei conti ovvero dalla società di revisione legale o, in mancanza, dal collegio sindacale dell’operatore economico a cui esse si riferiscono</i>”.</p> <p>In relazione a tali premesse, preme evidenziare quanto segue.</p> <p>Secondo quanto specificato dall’Autorità, nella circostanza in cui un operatore economico superi le soglie stabilite in relazione alle esclusioni per il computo del <i>quantum debeatur</i> ai fini contributivi, il medesimo dovrà presentare una dichiarazione asseverata dal revisore legale dei conti ovvero dalla Società di revisione o, <u>in mancanza</u>, dal collegio sindacale dell’operatore. È necessario rilevare che il ricorso al collegio sindacale rappresenta, senza dubbio, la scelta economicamente più conveniente per l’operatore, poiché l’individuazione di un revisore legale esterno e di una società di revisione comporta ingenti costi correlati alla stipula e all’esecuzione del relativo rapporto contrattuale. Pertanto, quest’ultima opzione dovrebbe essere spendibile previa valutazione di opportunità da parte di ciascun operatore economico mentre, nella formulazione proposta dall’Autorità, al paragrafo 7 del richiamato Allegato, la scelta</p>

di ricorrere al collegio sindacale, con i correlati risparmi in termini economici per l'operatore, sembrerebbe essere considerata applicabile in via secondaria nella circostanza in cui non vi sia un revisore legale o una società di revisione.

Quanto sopra evidenziato, in risposta al Quesito n. 7, si propone pertanto di modificare il paragrafo 7 dell'All. A alla delibera 137/2024, come segue:

***“I medesimi, a corredo della dichiarazione, dovranno sottoscrivere e depositare un prospetto analitico, volto a dettagliare le esclusioni invocate. Allorché queste ultime superino la soglia del 20% del fatturato e l'operatore economico, prescindendo dagli scomputi, abbia un fatturato pari o superiore a € 10.000.000,00 (dieci milioni/00) si renderà necessario produrre un'attestazione sottoscritta dal collegio sindacale o, in alternativa, dal revisore legale dei conti ovvero dalla società di revisione legale”.***

Si ribadisce, inoltre, che l'attestazione sottoscritta dal revisore legale o altro soggetto incaricato rappresenta 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. Si ritiene, infatti, 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.

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti.

Saluti

Il Presidente  
**Clemente Carta**

