

Consultazione concernente la Determinazione del Contributo per il funzionamento dell'Autorità de Trasporti per l'anno 2025

In via assolutamente preventiva sentiamo la doverosa necessità di ringraziare della possibilità che ci è stata offerta per poter dare un contributo di idee e di visioni, all'interno di un comparto che sta vivendo una stagione di grande prova.

Applaudendo alla grande ed innovativa apertura effettuata, riteniamo che questa nuova pagina di confronto possa giovare alla trasparenza ed al confronto gentile e coraggioso di tutte le componenti che si fanno carico quotidianamente di migliorare servizi e prestazioni nell'ambito di un mercato sempre più competitivo e sfidante.

Siamo certi che questo approccio dialogante ed attento alle esperienze concrete e pragmatiche saprà far crescere la conoscenza delle questioni e la conseguente capacità di inquadrarle correttamente e risolverle in maniera virtuosa e condivisa.

° ° °

1) Misura del contributo

Sul solco di quanto rappresentato nelle precedenti consultazioni si ribadisce che il contributo costituisce per legge l'unica fonte di entrata dell'Autorità per far fronte ai suoi oneri di funzionamento e che l'Autorità ha improntato la propria azione al contenimento delle spese, anche in attuazione delle misure legislative a riguardo (c.d. spending review).

La stima puntuale del fabbisogno per le spese di funzionamento dell'Autorità sarà indicata nel bilancio di previsione per l'anno 2025, approvato previo parere favorevole del Collegio dei revisori.

A seguito di tale approvazione, l'Autorità potrà provvedere a determinare la misura dell'aliquota del contributo per il 2025, contenendola nei limiti massimi previsti dalla legge (pari all'uno per mille del fatturato).

Al riguardo si ritiene:

a)-di intendere il fatturato come l'importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni) sommato alla voce A5 (altri ricavi e proventi) o voci corrispondenti per i bilanci redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS;

b)-di escludere dal totale dei ricavi: (i) eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità come individuati nella delibera; (ii) i ricavi conseguiti per attività svolte all'estero; (iii) i contributi in conto impianti o investimento ricevuti e fatti transitare nel conto economico; (iv) i ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione per il servizio postale; (v) le plusvalenze e i proventi straordinari derivanti da operazioni di compravendita di beni immobili; (vi) le sopravvenienze attive; (vii) i risarcimenti danni riferibili esclusivamente al patrimonio aziendale; (viii) le somme dovute a titolo di rimborso delle anticipazioni fatte in nome e per conto della controparte

c)-di prevedere un'aliquota unica per tutti i soggetti tenuti al versamento del contributo.

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

a)-La voce A5 voce include tutti i componenti positivi di reddito non finanziari che riguardano l'attività accessoria dell'azienda.

A nostro avviso, richiamando tutti i motivi giuridici e tecnici di giustizia ed equità (più volte rappresentati nella corrispondenza intervenuta) che abbiamo tempo per tempo offerta in maniera rituale e formale, riteniamo che siano assolutamente da escludere dal computo dei ricavi rilevanti tutti i contributi in conto di esercizio con natura di incentivi premianti che sostengono la vitalità e la crescita della quota modale del ferroviario rispetto alle altre modalità di trasporto.

Tra questi (a titolo esemplificativo e non esaustivo) vanno certamente richiamati il "Ferrobonus" e tutte le risorse similari erogate agli operatori ferroviari a titolo di incentivo per la crescita del comparto e per il decollo dell'intermodalità ferroviaria che deve la sua attrattività potenziale all'economicità del prezzo ed alla competitività sul mercato, dovendo scontare - come a tutti gli operatori ben noto - i numerosi ostacoli ed impedimenti rispetto alla strada che l'utente della modalità combinata strada/ferro tende a quantificare.

Dovendo, dunque, il trasporto ferroviario affrontare diseconomie operative che si trasformano in una riduzione di competitività, reiteriamo la nostra storica posizione che propone di salvaguardare e rendere ancor più efficaci questi incentivi che, sebbene in misura non sufficiente, cominciano a caratterizzare le politiche governative che si pongono il fine di incrementare risorse, benefici e sostegni per chi sceglie il treno per trasportare le merci.

È previsto, infatti, un meccanismo di ribaltamento del contributo nelle tariffe praticate alla clientela che riguarda in particolare gli operatori del trasporto combinato (MTO), che va potenziato in maniera organica e sistematica.

L'erogazione dei contributi deve continuare a imporre controlli e richiedere la presentazione e l'esame puntuale di rendicontazioni annuali aventi ad oggetto i treni/km effettivamente effettuati.

In considerazione del fatto che questi incentivi (ricadenti nella voce A5 del bilancio) sono già sottoposti a tassazione IRES e IRAP, inoltre, riteniamo giusto che vi sia l'esclusione dalla base di calcolo del contributo, anche in forza del fatto che la dimensione del contributo erogato agli MTO di basa su un parametro correlato alla trazione acquistata dalle imprese ferroviarie (soggetti già regolati) e che almeno nella misura del 50% va ribaltato al cliente finale.

In tale collocazione A5 ricadono altresì componenti positivi di reddito che in gran quota riguardano gestioni extra caratteristiche ed extragiudiziali di risarcimento su asset aziendali o su asset dei clienti dell'azienda che altro non sono che una contropartita delle corrispondenti voci di costo: si tratta di rimborsi accise su carburante o di contributi ricevuti sulla formazione aziendale e sulle iniziative di sponsorizzazione.

Queste voci, stanti le loro evidenti peculiarità, postulano che i ricavi si colleghino ai settori dei soggetti regolati o dei soggetti meri beneficiari della regolazione, per cui diventa arduo e di difficile perimetrazione ricomprenderli all'interno delle poste di bilancio, atteso che alcune delle voci di tali ricavi sono esse stesse escluse.

b)-Ci permettiamo di porre un quesito (articolato in due parti) ed offrire una riflessione: Come mai sussiste un trattamento dissimile tra i contributi in conto di esercizio e i contributi in conto impianti se resta rilevante l'identità del soggetto tenuto al contributo ART e beneficiario di tali contributi?

Non sono forse tali contributi ricevuti su investimenti produttivi collegati all'attività "core" del soggetto tenuto al contributo?

A nostro avviso appare più equo e sostenibile rimuovere la voce A5 dall'importo del fatturato includendovi ai fini del calcolo la sola voce A1.

c)-Concordiamo sull'aliquota unica e pari al 5x1000.

Per l'anno 2025, inoltre, proponiamo di esonerare tutto il comparto del trasporto ferroviario che a causa di lavori da parte del Gestore dell'IFN, a causa di interruzioni e causa di periodi di inagibilità dei valichi e di perdita di traffici ha indebolito fortemente la quota modale del trasporto ferroviario a livello nazionale come anche europeo

§§§

2) Criteri per evitare le duplicazioni di contribuzione

Il richiamato comma 6, lettera b), dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nella formulazione innovata dal decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, dispone esplicitamente che "Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione". Nell'intento di garantire il perseguimento delle finalità sopra indicate e prevenire ogni duplicazione di contribuzione, facendo gravare il contributo sul vettore principale (soggetto affidante), in ragione del ruolo svolto in termini di organizzazione del servizio (ivi inclusa la scelta e la gestione dei subaffidamenti) e/o della titolarità del contratto di trasporto, l'Autorità ha formulato una regola di carattere generale 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.

Tale regola si accompagna ad altre disposizioni riferite ad alcune fattispecie per le quali, sempre nell'ottica di prevenire ogni duplicazione di contribuzione, sono previste determinate esclusioni dal totale dei ricavi:

a)-i ricavi delle imprese consorziate derivanti dai servizi di trasporto erogati a consorzi esercenti servizi di trasporto;

b)-i ricavi derivanti da specifiche attività di locazione e noleggio di mezzi di trasporto (senza conducente/macchinista, o a scafo nudo, o dry lease), previa comunicazione degli estremi del locatario o del soggetto che li prenda a nolo;

c)-i proventi derivanti da prestazioni svolte nei riguardi dei gestori di infrastrutture portuali da parte di imprese meramente autorizzate all'effettuazione di operazioni e/o servizi portuali che non svolgano la loro attività in banchina pubblica o in altra area portuale assentita in forza di titolo concessorio.

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.

A nostro avviso il principio ispiratore è indiscutibilmente corretto ed equo, sebbene debba necessariamente tener conto del contesto tempo per tempo vigente.

Allo stato, infatti, va considerato che sono esclusi dal novero dei contribuenti gli autotrasportatori, per cui in tutte quelle formule door to door si aggrava il peso sulle categorie di soggetti regolati e/o beneficiari della regolazione da parte di ART che restano nel bacino dei soggetti coinvolti: questo non è rispondente all'assunto sistemico, perché come Autorità avrete certamente contezza ed avrete certamente valutato e ponderato l'impatto riduttivo sul montante complessivo.

In sostanza l'esclusione di tale categoria comporta (e ciò non è oggettivamente giusto e sostenibile) che i soggetti passivi si accollino la maggior somma che da tale esclusione proviene.

§§§

3) Esenzione dal contributo

L'Autorità intende stabilire pure per il 2025 una soglia di importo contributivo al di sotto della quale il versamento del contributo non è dovuto. Quanto agli anni pregressi, si ricorda che nel 2015 e 2016 era stata

sancita la non debenza del contributo per importi pari od inferiori a € 6.000,00 (euro seimila/00). Dal 2017 si è intervenuti riducendo tale valore a € 3.000,00 (euro tremila/00), abbassato ulteriormente per il 2020 e il 2021 a € 1.800,00 (euro milleottocento/00). In relazione al 2022, la tendenza è stata invertita, avendo elevato la soglia a € 3.000,00 (euro tremila/00). A partire dal 2023 la soglia è stata riparametrata a € 2.500,00 (euro duemilacinquecento/00), posto che l'aliquota è stata abbassata allo 0,5 (zero virgola cinque) per mille del fatturato.

Sulla base delle esperienze relative agli anni precedenti, si intende esentare dalla contribuzione gli operatori economici posti in liquidazione e/o soggetti a procedure concorsuali con finalità esclusivamente liquidative alla data del 31 dicembre 2024. Per gli operatori economici posti in liquidazione e/o soggetti a procedure concorsuali con finalità esclusivamente liquidative a partire dal 1° gennaio 2025, il contributo è comunque dovuto per il periodo che decorre da tale data fino a quella di messa in liquidazione e/o assoggettamento alla procedura concorsuale con finalità esclusivamente liquidativa.

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

Ci esprimiamo formalmente per il mantenimento della soglia minima a euro 2.500,00 con aliquota allo 0,5 per mille del fatturato rilevante.

Foggia, 11/11/2024

Lotras srl
Direttore Amministrativo
Viviana Gigantiello

Lotras srl
L'amministratore Delegato
Armando de Girolamo