



Delibera ART 141/2018: Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all’Autorità di Regolazione dei Trasporti per l’anno 2019

NOTE OPERATIVE

In base al DPCM 17 gennaio 2019 di approvazione, ai fini dell’esecutività, della delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 141/2018 del 19 dicembre 2018, integrata dalla determina del Segretario Generale n. 21/2019 del 26 febbraio 2019, sono state comunicate le modalità di dichiarazione e di versamento del contributo dovuto per l’anno 2019 dagli operatori economici del settore del trasporto per il funzionamento dell’ART.

La delibera dell’Autorità n. 141/2018 precisa che gli operatori del settore del trasporto da assoggettare a contribuzione in ragione dei presupposti soggettivi e oggettivi di legge, e tenuto conto degli esiti della ricognizione di cui alla delibera n. 75/2017, nonché delle attività poste in essere successivamente all’adozione della stessa, siano quelli che esercitano le seguenti attività:

- a) gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali e autostradali);
- b) gestione di centri di movimentazioni merci (interporti);
- c) servizi di trasporto passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, con ogni modalità effettuato;
- d) servizio taxi;
- e) servizi di trasporto ferroviario di passeggeri;
- f) servizi di trasporto ferroviario di merci, ivi inclusi i servizi di manovra;
- g) servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci;
- h) servizi di trasporto di passeggeri e/o merci via mare e per vie navigabili interne;
- i) servizi di trasporto di passeggeri su strada;
- j) servizi di trasporto merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti;**

Per essere compresi, ai fini della contribuzione, nella categoria dei **soggetti che effettuano i servizi di cui alla lettera j)** occorre essere, innanzitutto, impresa di trasporto.

In secondo luogo, è necessario avere, al 31 dicembre 2018, nella propria disponibilità veicoli dotati di capacità di carico, con massa complessiva oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi e/o trattori con peso rimorchiabile oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi.

Infine, con almeno uno di tali mezzi si devono effettuare **servizi di trasporto in connessione** con una o più delle seguenti infrastrutture: **porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti.**



In conseguenza della natura presuntiva del criterio non è comunque soggetto al versamento del contributo l'operatore economico che, pur avendo in disponibilità mezzi di capacità di carico di massa complessiva oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi e/o trattori con peso rimorchiabile oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi, non svolga il servizio di trasporto in connessione con le suddette infrastrutture attraverso assi stradali ivi incluse le autostrade.

Ferme restando le azioni giudiziarie promosse/promuovende dinanzi al TAR Piemonte da parte degli operatori che abbiano ricevuto dall'ART la comunicazione individuale inerente il pagamento del contributo, e le conseguenti iniziative che potranno essere specificamente definite nei prossimi giorni per i suddetti operatori ricorrenti coerentemente con la rispettiva strategia difensiva, in vista della scadenza del 30.04.2019 - al fine di supportare gli associati nella gestione degli adempimenti legati alla delibera 141/2018 - si ritiene opportuno precisare le seguenti circostanze:

- 1) L'**obbligo di dichiarazione** per le imprese con fatturato superiore a € 5.000.000,00 (cinquemilioni/00), a prescindere da eventuali esclusioni o scomputi che li esentino dalla corresponsione del contributo, all'Autorità, **entro il 30 aprile 2019**, dei dati anagrafici ed economici richiesti attraverso il servizio messo a disposizione dall'Autorità all'indirizzo: <https://secure.autorita-trasporti.it>. La dichiarazione deve essere sottoscritta dal legale rappresentante con firma digitale o autografa con allegata copia del documento di identità.
- 2) L'**obbligo di comunicazione** entro i termini previsti per il relativo pagamento, degli estremi, della misura e della data di versamento, attraverso il servizio messo a disposizione dall'Autorità all'indirizzo <https://secure.autorita-trasporti.it>;
- 3) La **previsione delle sanzioni** di cui all'art. 37 decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 per la mancata o tardiva trasmissione della dichiarazione, nonché per l'indicazione nel modello di dati incompleti o non rispondenti al vero.

MISURA DEL CONTRIBUTO. DETERMINAZIONE DEL FATTURATO RILEVANTE A FINI CONTRIBUTIVI.

Ai fini della corretta determinazione del contributo, ed allo scopo di evitare inutili e nascoste duplicazioni dello stesso, si ritiene strategico e fondamentale che ciascun operatore valuti approfonditamente, sulla scorta dei propri dati economici, e sull'analisi dei flussi e della tipologia dei servizi forniti, a loro volta fonte dei ricavi, i seguenti caratterizzanti elementi:

- 1) **Fatturato rilevante ai fini contributivi** : per la determinazione del fatturato rilevante ai fini contributivi deve intendersi l'importo dei ricavi effettivamente assoggettabili a contribuzione, 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 dell'ultimo bilancio approvato al 19 febbraio 2019, data di pubblicazione della delibera n. 141/2018.
- 2) **Esenzioni ricavi**: la delibera dell'Autorità n. 141/2018, come da indicazioni operative fornite nella determina del Segretario generale n. 21/2019, **ha previsto che dal totale dei ricavi vengano esclusi**:
 - eventuali ricavi conseguiti a fronte di attività non ricadenti nei settori di competenza dell'Autorità come individuati nella delibera dell'Autorità n. 141/2018;



- **i ricavi conseguiti per attività svolte all'estero;**
 - i contributi in conto impianti o investimento ricevuti e fatti transitare nel conto economico;
 - i contributi in conto esercizio erogati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in forza di contratti di programma – parte servizi, nella misura massima della copertura dei costi per il mantenimento in piena efficienza delle infrastrutture ferroviarie di rilievo nazionale;
 - i ricavi dei soggetti operanti nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali, derivanti dall' "equivalente incremento della tariffa di competenza" applicata con l'entrata in vigore del decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78, come convertito dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, da destinarsi alla manutenzione ordinaria e straordinaria nonché all'adeguamento ed al miglioramento delle strade e autostrade in gestione diretta ANAS S.p.A.;
 - i ricavi derivanti dalle attività svolte nel mercato postale per le imprese titolari di autorizzazione per il servizio postale.
 - per le sole **imprese non residenti in Italia** e senza stabile organizzazione nel territorio dello Stato, in via generale, il fatturato è considerato pari al volume d'affari IVA, prodotto nell'anno solare precedente e risultante dall'ultima dichiarazione IVA presentata, al 19 febbraio 2019, dal rappresentante fiscale o direttamente dal soggetto estero mediante identificazione diretta.
 - in caso di ricavi generati da **imprese riunite in Consorzio**, è previsto che, il contributo è versato dal Consorzio e, al fine di evitare una duplicazione di versamenti riconducibili alla medesima quota di ricavo, l'impresa consorziata escluda i ricavi derivanti dai servizi di trasporto erogati a Consorzi eroganti servizi di trasporto.
- 3) Si tratta di un contributo che colpisce ingiustamente l'intermodalità e la virtuosità del cambio modale**, andando nella direzione opposta a tutte le faticose politiche di incentivazione della multimodalità. In effetti, paradossalmente, in assenza del requisito della connessione del trasporto con le infrastrutture quali porti, scali ferroviari merci, aeroporti ed interporti viene meno il requisito soggettivo di contribuzione. Nonostante il contributo sia un evidente disincentivo alla intermodalità, ancora una volta l'intermodalità può essere la risposta.

Infatti uno dei tratti caratteristici dell'intermodalità è spesso l'esistenza di un unico contratto di logistica integrata con il committente in cui la prestazione dedotta è la presa in consegna della merce e la riconsegna della stessa a destino (*door to door*) utilizzando le integrazioni modali. Nel trasporto multimodale, l'operatore logistico si avvale inevitabilmente anche dei servizi di terzi (trazioni ferroviarie, tratte marittime, primo ed ultimo miglio, centri movimentazione di merci e/o interporti, handling, manovra e subvezione stradale). Nell'intermodalità la logica dell'acquisto di servizi da soggetti terzi che affianchi anche l'autoproduzione degli operatori intermodali è una logica obbligata dalla naturale struttura del trasporto.

Ciò posto ed in aggiunta a quanto già detto, altra notazione estremamente caratterizzante ed in grado di abbattere significativamente il fatturato rilevante ai fini del contributo può essere data in via interpretativa (anche al fine di "evitare duplicazioni di contribuzione" come



previsto all'art. 37, co. 6, lett. b) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201) dall'operatività delle seguenti ulteriori ipotesi di esenzione:

- **nell'ipotesi di unico contratto di trasporto, i ricavi derivanti dal riaddebito di prestazioni della medesima tipologia rese da altro operatore soggetto al contributo (art. 2 comma 5 lett ii).**

Si ritiene che questo aspetto, seppur poco valorizzato all'interno dei considerando della delibera, sia per gli operatori logistici intermodali di **strategica importanza nella determinazione del fatturato rilevante ai fini contributivi** laddove, a fronte di un unico contratto, ad esempio di logistica integrata, in cui - tra le altre prestazioni l'operatore logistico svolge servizi di trasporto merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti ed interporti - la richiesta di contributo potrà avere ad oggetto solo i ricavi dalla vendita di servizi autoprodotti e non anche la quota dei ricavi che originano dalla vendita di servizi acquistati da terzi in settori già regolati e come tali soggetti autonomi del contributo.

E' il caso evidente del trasporto intermodale e combinato in cui, dal fatturato rilevante ai fini del contributo, si ritiene che debbano essere esclusi, salvo altri, a titolo esemplificativo e con riserva di valutazione caso per caso, i ricavi relativi alle tratte ferroviarie o marittime acquistate, i ricavi relativi alla trazione stradale acquistata da terzi (subvezione), nonché tutti i ricavi derivanti dai servizi di manovra, di smistamento, di handling acquistati dai terminal portuali o ferroviari.

In sostanza il suggerimento alle imprese è quello di analizzare con attenzione tutte le potenziali doppie imposizioni sul conto economico di interesse: se nell'esecuzione dell'unico contratto uno o più dei fornitori sono già di per sé soggetti al pagamento del contributo, è possibile non considerare quel ricavo ai fini della determinazione della base imponibile (art. 2 comma 5 lett. ii) delibera n. 141/2018).

Infine ulteriore menzione merita l'ipotesi di esenzione dal fatturato rilevante ai fini del contributo prevista per:

- **i ricavi derivanti dalle attività di locazione e noleggio di mezzi di trasporto (art. 2 comma 5 lett. iii).**
- 4) **Franchigia:** tutto quanto sopra premesso, occorre chiarire che una volta determinato il fatturato rilevante, restano esentati dall'obbligo di corrispondere il contributo i soggetti il cui importo contributivo è pari od inferiore ad € 3.000,00 (euro tremila/00). Pertanto, il relativo versamento non sarà dovuto. Ciò è volto ad evitare l'insorgere di obblighi contributivi a carico dei piccoli operatori.
 - 5) Sono altresì escluse dal versamento le **società in liquidazione** e/o soggette a procedure concorsuali con "finalità liquidative" alla data del 31 dicembre 2018. Per le società poste in liquidazione e/o soggette a procedure concorsuali con "finalità liquidative" a partire dal 1° gennaio 2019, il contributo è dovuto per il periodo che decorre da tale data fino a quella di messa in liquidazione e/o assoggettamento alla procedura concorsuale con "finalità liquidative".
 - 6) Nel caso di società legate da rapporti di controllo o di collegamento di cui all'articolo 2359 c.c. ovvero sottoposte ad attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'articolo 2497 del c.c. anche mediante rapporti commerciali all'interno del medesimo gruppo, ciascuna società



è tenuta a versare un autonomo contributo la cui entità deve essere calcolata in relazione ai ricavi iscritti a bilancio derivanti dall'attività svolta dalla singola società.

Per l'anno 2019 il contributo "pari allo 0,6 per mille del fatturato per le imprese con fatturato superiore a € 5.000.000,00 in relazione all'anno 2019" dei soggetti obbligati deve essere versato, quanto a due terzi dell'importo, entro e non oltre il 30 aprile 2019 e quanto al residuo entro e non oltre il 31 ottobre 2019.

Le ulteriori istruzioni relative alle modalità per il versamento del contributo verranno pubblicate sul sito dell'Autorità www.autorita-trasporti.it.

Gli atti dell'Autorità relativi al contributo di funzionamento ed alcune FAQ sono pubblicati sul sito dell'Autorità al seguente indirizzo:

<https://www.autorita-trasporti.it/contributi-per-il-funzionamento/contributo-per-il-funzionamento-art-2019/>