



Incentivi al trasporto di merci per ferrovia ai sensi dell'art. 38 della Legge 1° agosto 2002 n. 166

VADEMECUM PER LA RICHIESTA DEI FINANZIAMENTI E INCENTIVI A CURA DELL' ASSOCIAZIONE F.M.P. ELABORATI SU DATI MINISTERO TRASPORTI

1) Quali sono le modalità di erogazione dei contributi?

I contributi sono a fondo perduto; l'operatore può scegliere se percepirla in 15 anni ovvero chiederne l'erogazione nel triennio (in entrambi i casi, alla Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.), secondo le modalità e le procedure riportate nell'allegato 5 alla circolare DGTF/707/div 3 del 22/7/2005. La circolare contiene anche i recapiti della Cassa Depositi e Prestiti, per eventuali indicazioni più approfondite su tali profili.

2) I documenti devono essere tutti in lingua italiana?

Sì; anche ove non espressamente richiamato, per i documenti non in lingua italiana l'impresa deve presentare anche una traduzione giurata.

3) Quale documentazione dovrà essere presentata per rendicontare i treni effettuati?

Per i servizi prestati anteriormente alla stipulazione dell'atto d'obbligo, occorre presentare (entro 7 gg. dalla stipulazione dell'atto d'obbligo):

1. prospetto riepilogativo dei treni effettuati, con tutte le specificazioni richieste dalle norme e finalizzate alla determinazione dell'incentivo (treni completi, treni/km, trasporto combinato/merci pericolose, distanza, bilanciamento);

2. attestazione da parte dell'impresa ferroviaria che i servizi di cui al precedente punto 1. sono stati effettivamente realizzati. In riferimento ai servizi prestati successivamente alla stipulazione dell'atto d'obbligo deve essere presentata la documentazione seguente:

1. entro sessanta giorni dalla fine di ciascun mese di riferimento:

a. riepilogo dei treni effettuati;

b. lettere di vettura. Queste ultime, ove trasmesse in copia ovvero su supporto informatico, dovranno essere accompagnate da una dichiarazione, sottoscritta dal legale rappresentante, che ne attesti la conformità con gli originali;

c. eventualmente: documentazione attestante le cause di forza maggiore che hanno impedito l'effettuazione di servizi programmati, affinché ai soli fini del raggiungimento del 90% essi possano essere presi in conto.

2. entro il 28 febbraio dell'anno successivo a quello di riferimento:

a. prospetto riepilogativo dei treni effettuati, con tutte le specificazioni richieste dalle norme e/o finalizzate alla determinazione dell'incentivo (treni completi, treni/km, trasporto combinato/merci pericolose, distanza ai fini dell'allegato 1 del DI 14/T 2005 bilanciamento);

b. attestazione da parte dell'impresa ferroviaria che i servizi di cui al precedente punto a. sono stati effettivamente realizzati. Ai fini dei prospetti riepilogativi dei treni effettuati sarà fornito apposito modello.

4) I chilometri già effettuati dichiarati nell'istanza possono essere cambiati al momento della stipula dell'atto d'obbligo?

Sì; è nell'atto d'obbligo che i servizi sono definitivamente ripartiti tra pregresso e futuro sulla base della documentazione che sarà prodotta ai sensi del punto 1b) dell'atto d'obbligo stesso, come richiamato al punto 10) dell'istanza per l'ammissione agli incentivi

5) Nel caso di trasporto su tratta internazionale, il tragitto effettuato in ambito nazionale è ammesso all'incentivo?

Sì, è ammesso all'incentivo il solo tragitto nazionale, mentre per il calcolo della percorrenza ferroviaria si contano anche i chilometri percorsi su rete estera (vedesi allegato 1 nota 1 del DI 14/T).

6) Se l'impresa non è "utente del trasporto" quale riduzione tariffaria deve obbligatoriamente applicare alla propria clientela?

Se l'impresa non è utente del trasporto, come definita nel DPR 340/04 art. 2 lettera i, (l'impresa è utente del trasporto se è proprietaria della merce trasportata), le riduzioni tariffarie da applicare ai clienti per effetto degli incentivi, sono indicate nell'art. 9 comma 3 lettera h del DPR 340/04: "Ciascuna impresa è tenuta a destinare a favore dei suoi clienti una riduzione delle tariffe applicate almeno pari all'ammontare degli incentivi percepibili, relativi alla componente dell'incentivo base non legata al grado di bilanciamento, tenendo conto della variazione delle componenti di costo;" Per i servizi pregressi si applica l'art. 16 del DPR 340.

7) I treni realizzati dal 01.01.04 fino alla data di sottoscrizione dell'atto d'obbligo possono accedere agli incentivi di cui al comma 5 art. 38?

Si veda l'art. 16 commi 1 e 2 del DPR 340/04 1. "Per le imprese che sottoscrivono l'atto d'obbligo di cui all'articolo 9, gli incentivi di cui al comma 5 dell'articolo 38 della legge sono erogati, per i treni-chilometro effettuati dal 1° gennaio 2004 alla data della stipula dell'atto d'obbligo subordinatamente alla sussistenza di contratti con le imprese ferroviarie per il relativo servizio nel periodo di riferimento, nonché alla dimostrazione dei treni completi e dei corrispondenti treni-chilometro effettivamente realizzati." Per quanto riguarda i treni realizzati dal 01.01.04 fino alla data di sottoscrizione dell'atto d'obbligo può essere richiesto il contributo per quanto realizzato, e purchè il realizzato trovi riscontro nel contratto con l'impresa ferroviaria. Il realizzato fino alla sottoscrizione dell'atto d'obbligo non ha influenza sugli impegni successivi dichiarati nell'atto d'obbligo stesso.

8) Cosa si intende per "grado di bilanciamento del traffico"?

Si veda l'Art. 2 del DPR 340/04 lettera l) nel quale viene definito: «grado di bilanciamento del traffico» come: "il rapporto, su una determinata relazione, valutato su base annua ed espresso in percentuale, fra le unità intermodali ed i carri cisterna per il trasporto di merci pericolose trasportate da ciascuna impresa nel verso di percorrenza meno carico di unità e le unità trasportate nel verso maggiormente carico". Questo valore deve essere almeno pari al 75% (cfr. all. 1 al d.i. 14/T/2005). Ai fini del calcolo del grado di bilanciamento il treno deve essere in ogni caso un treno completo; inoltre rileva il numero di unità trasportate nell'anno su una determinata relazione: si calcola il rapporto tra le UTI trasportate sul verso di percorrenza meno carico e le UTI trasportate nel verso più carico. Non è necessaria l'individuazione delle unità cariche.

9) Come vengono calcolati gli incentivi per treno/Km?

Il riconoscimento degli incentivi relativi al comma 5 è subordinato all'effettuazione di almeno il 90% dei treni completi di trasporto combinato e/o di merci pericolose e dei treni/km, costituenti oggetto dell'atto d'obbligo, quali risultano dal consuntivo di ciascun anno del triennio (Rif. punto 14 circolare esplicativa DGTF/707/div3 e art. 10 comma 2 DPR 340/04). Per il calcolo del contributo totale riferito a ciascun anno, si procederà nel modo seguente: - sarà calcolato un incentivo per singola relazione consuntivata:

- Incentivo base unitario: 2,00 (Euro per treno/Km).
- Incentivo base modificato rispetto alla distanza: Se la percorrenza ferroviaria (PF) è compresa fra i 50 ed i 400 km, l'incentivo di base viene modificato secondo la formula: $2.00 * [1 + (400 - PF) / 400]$ Euro (Per percorrenza ferroviaria si considera l'intero percorso del treno comprendente anche l'eventuale percorso su rete estera).

- Incentivo Bilanciamento: Se il traffico effettuato (su base annua) è bilanciato nella misura almeno pari al 75%, l'incentivo base o modificato viene incrementato di 0,50€ per treno/Km.
- Incentivo Totale di relazione: l'incentivo totale di relazione è dato dalla somma dell'incentivo base unitario (o modificato rispetto alla distanza) + l'eventuale incentivo bilanciamento.
- Contributo per relazione: E' dato dall'Incentivo Totale di relazione moltiplicato per i Km effettuati su base annua in territorio italiano.
- Il Contributo Totale sarà dato dalla somma dei contributi per relazione.

10) Ai fini dell'individuazione delle piccole e medie imprese, qual è la normativa di riferimento?

Il rinvio, di cui all'art. 13 del D.P.R., al Regolamento (CE) n. 70/2001 del 12 gennaio 2001 -ai fini dell'individuazione delle piccole e medie imprese (PMI) per l'accesso ai contributi per l'acquisizione di materiale rotabile (art. 13 comma 2 del D.P.R. 340/2004, art. 3 comma 1 del D.i. 14/T/2005)- è da intendersi in riferimento al testo vigente del predetto Regolamento, risultante dalle modifiche e integrazioni apportate dal Regolamento (CE) 364/2004 del 25 febbraio 2004. Pertanto dovranno applicarsi i criteri di individuazione delle PMI indicati nell'allegato 1 al citato Regolamento (CE) 70/2001, come sostituito dall'allegato al regolamento (CE) 364/2004.

11) Cosa si intende per indagini di mercato? Esse riguardano solo i beni da acquistare o anche quelli già acquistati?

L'indagine di mercato può essere identificata in una serie di attività (ad esempio, acquisizione di più preventivi) finalizzate a verificare le condizioni più convenienti alle quali, nel mercato di riferimento, è possibile acquistare un bene. L'indagine di mercato deve essere svolta sia per i beni già acquistati che per quelli da acquistare (art. 13 e 16 del D.P.R.). L'indagine di mercato è necessaria anche quando il fornitore risulta l'unico presente sul mercato. In questo caso l'indagine avrà dato evidenza che sul mercato di riferimento è presente un solo fornitore. Pertanto in tale caso potrà essere presa in considerazione anche una dichiarazione da parte del Legale Rappresentante, che spieghi adeguatamente le attività di indagine svolte e il relativo risultato (ove possibile, mediante documentazione a supporto).

12) I contributi per gli investimenti valgono solo per i beni nuovi di fabbrica? E' possibile far rientrare nei beni nuovi di fabbrica, ammissibili a finanziamento, beni usati ricondizionati in maniera significativa?

Il comma 1, art. 3 del Decreto Interministeriale 14/T /05 prevede che i beni per i quali è possibile accedere ai contributi siano "nuovi di fabbrica". L'acquisto di un bene usato non rientra fra quelli agevolabili perchè privo del carattere della novità (è indifferente che l'impresa cedente lo abbia precedentemente riattivato o ammodernato). L'acquisto di un bene sul quale il cedente ha effettuato interventi di radicale ricondizionamento/ammodernamento

potrà essere valutato, ai fini dell'ammissione al contributo, ove il cedente certifichi che il bene costituiva per lui un bene merce e che i costi sostenuti per la radicale trasformazione sono prevalenti rispetto al costo originario del bene.

13) Quale documentazione è necessario allegare all'istanza nel caso di acquisto tramite leasing?

Nel caso di acquisto tramite leasing finanziario è necessario allegare copia del contratto di leasing, nel quale sia indicato il costo unitario dei beni acquistati. Nel caso in cui non sia indicato nel contratto, sarà necessario allegare idonea documentazione comprovante tale costo unitario.

14) Come viene individuata la data di acquisizione dei beni ai fini del riconoscimento dei contributi?

Sono contribuibili i beni acquistati nel triennio 2004-2006. Per l'individuazione della data di acquisizione del bene si assumono i criteri stabiliti nell'art 75 del TUIR. Pertanto, ai fini del riconoscimento dei contributi, la consegna e il pagamento del bene devono avvenire nel periodo compreso tra il 01/01/2004 e il 31/12/2006. Il consuntivo di tali spese dovrà essere rendicontato entro il primo mese dell'anno successivo a quello di riferimento.

15) Quando deve essere consegnata la fideiussione relativa ai beni per i quali sono richiesti i contributi?

La fideiussione può essere bancaria o assicurativa e non è allegata all'istanza. Essa deve essere presentata all'atto della stipulazione della convenzione, come indicato all'art. 6 comma 1 della bozza di convenzione medesima, per quanto attiene ai beni già acquistati. Per i beni ancora da acquistare, essa sarà presentata contestualmente alla stipulazione della convenzione o, al più tardi, entro un termine di alcuni giorni, che sarà definito nella convenzione stessa. Infatti la fideiussione è a garanzia, oltre che del vincolo di inalienabilità e di utilizzo, anche dell'effettiva realizzazione del programma di acquisto dei beni (cfr. art. 6 comma 1 dello schema di convenzione - all. 4 alla circolare ministeriale DGTF/707 del 22 luglio 2005).

17) Qual è l'oggetto della polizza fideiussoria prevista nel caso di ammissione ai contributi per i beni di investimento?

L'oggetto della garanzia fideiussoria deriva strettamente da quanto previsto dall'articolo 6 della convenzione, il cui comma 1 prevede che la polizza sia prodotta "a garanzia del completamento dell'acquisizione dei beni nonché dell'ottemperanza al vincolo di inalienabilità e di utilizzo di cui all'articolo 3 comma 3 del Decreto [D.I. 14/T del 20.5.2005]". Pertanto nel testo della fideiussione deve essere fatto esplicito riferimento alle seguenti

GARANZIE:

1. Garanzia dell'integrale realizzazione del piano di investimenti allegato alla convenzione, a seguito dell'accettazione dell'istanza (citare n. prot.) presentata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini dell'ottenimento dei contributi ai sensi dell'art. 13 DPR 340/2004;

2. Garanzia della non alienazione dei beni oggetto del contributo;

3. Garanzia dell'utilizzo dei beni oggetto di contributo, ai fini dello sviluppo del trasporto di merci per ferrovia in Italia. Si precisa inoltre, per quanto riguarda la durata, che la stessa non può essere inferiore alla durata del vincolo di inalienabilità e di utilizzo (cfr. punti 2. e 3.) dei beni oggetto del contributo, come individuata dall'allegato 3 al D.I. 14/T del 20 maggio 2005. Tenendo conto inoltre di quanto previsto dal precedente punto 1.:

- Nel caso di beni già acquisiti, l'inizio della decorrenza del vincolo di inalienabilità coincide con la data dell'acquisto;
- Nel caso di beni da acquisire, la garanzia deve coprire anche il tempo intercorrente tra la data della sottoscrizione della convenzione e la data di acquisto; a tale periodo va aggiunta la durata del vincolo di inalienabilità e di utilizzo, che andrà computata a decorrere dalla data (prevista) dell'acquisto. Si fa presente che, qualora si verifichi uno slittamento del momento dell'acquisto (comunque nei limiti dell'anno 2006, e secondo le procedure previste dall'art. 7 della convenzione), ne deriva il corrispondente slittamento dell'inizio del periodo di inalienabilità; in tal caso, la durata della fideiussione dovrà essere estesa di conseguenza.

Tutti i diritti sono del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti