



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI , LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI E IL PERSONALE

Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità

Oggetto:

Istruzioni operative sull'attività di rendicontazione e di istruttoria delle istanze pervenute sulla base del Decreto 13 settembre 2017, n. 176 Regolamento "Marebonus" e dal Decreto dirigenziale di attuazione 13 dicembre 2017,

In considerazione delle richieste pervenute all'attenzione della Scrivente Amministrazione nonché al Soggetto gestore da parte delle imprese armatrici ammesse alla prima fase di selezione dei progetti nell'ambito del Decreto 13 settembre 2017, n. 176 (Regolamento *Marebonus*), si rendono note le seguenti istruzioni operative utili alla fase di rendicontazione delle attività svolte e delle unità imbarcate nel corso del periodo di incentivazione.

1. Della base giuridica della misura

La base giuridica della misura è costituita:

- dall'Articolo 1, commi 647, 648 e 649, della legge n. 208/2015;
- dal Decreto 13 settembre 2017, n. 176 (di seguito Regolamento "*Marebonus*"),
- dal Decreto dirigenziale di attuazione 13 dicembre 2017,
- dalla Decisione della Commissione Europea C(2016) 8459 del 19 dicembre 2016, dalla Comunicazione C(2004) 43 della commissione
- Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi Gazzetta ufficiale n. C 013 del 17/01/2004 pag. 0003 – 0012.

2. Del calcolo del contributo unitario per unità imbarcata

In base al Regolamento l'impresa di trasporto marittimo gode di un contributo secondo il dettato dell'art. 7, comma 1 : "*Al beneficiario (società di trasporto marittimo) è riconosciuto un contributo massimo erogabile pari a 10 centesimi di euro per ciascuna unità di trasporto imbarcata moltiplicato per i chilometri via strada evitati sulla rete stradale nazionale.*"

Si chiarisce che l'Amministrazione erogherà a ciascun beneficiario (società di trasporto marittimo) un contributo risultante dal valore del contributo unitario moltiplicato per i chilometri via strada evitati sulla

rete stradale nazionale da ciascuna unità di trasporto imbarcata afferente ai progetti di ciascun beneficiario.

Il valore del contributo unitario verrà calcolato dalla divisione:

$$\frac{\text{Ammontare di finanziamento disponibile per il periodo di riferimento (di dodici mesi)}}{\text{sommatoria di tutte le "unità * chilometro di trasporto stradale evitato" nell'ambito di tutti i progetti rendicontati}}$$

Il "Contributo unitario" risulterà calcolabile dall'Amministrazione per il tramite di RAM SPA a valle delle rendicontazioni effettuate di tutti i trasporti trasmesse da parte dei beneficiari.

3. Del contributo erogabile.

Ai fini della verifica del rispetto delle soglie di intensità di aiuto, secondo i contenuti dell'articolo 10, comma 6 del Regolamento "In nessun caso il livello del contributo potrà superare il 30 per cento dei costi di esercizio del trasporto marittimo e il 50 per cento del differenziale del costo delle esternalità tra strada e mare".

Ogni beneficiario pertanto ha l'onere di quantificare (anche attraverso autocertificazione) i rispettivi costi di esercizio del trasporto marittimo per singola rotta.

Altresì il beneficiario ha l'onere di dimostrare che l'aiuto al netto del ribaltamento previsto in favore dei clienti dei servizi marittimi, non sia in nessun caso superiore ai costi aggiuntivi sostenuti per il miglioramento del servizio.

4. Del ribaltamento dei contributi in favore della clientela dei servizi marittimi.

Ai sensi dell'art. 9 le imprese di trasporto marittimo beneficiarie riversano ai propri clienti i contributi ricevuti secondo le modalità descritte di seguito.

L'impresa di trasporto marittimo beneficiaria individua, nell'ambito dell'insieme dei propri progetti, tre categorie di clienti che hanno effettuato imbarchi in base al numero imbarchi di unità nell'arco dei dodici mesi di incentivazione di riferimento, ovvero:

- A. Imbarchi di unità inferiori a 150 nel periodo di incentivazione.
- B. Imbarchi di unità da 150 a 3.999 nel periodo di incentivazione.
- C. Imbarchi di unità pari o superiori a 4.000 nel periodo di incentivazione.

La quantità di contributo ricevuto per le unità per km afferenti a ciascuna delle anzidette categorie deve essere ribaltata nell'ambito di ciascuna categoria per i rispettivi clienti secondo le seguenti modalità:

- A. non sussiste obbligo di ribaltamento bensì facoltà di ribaltamento dei contributi nell'ambito della categoria di appartenenza (A).
- B. sussiste obbligo di ribaltamento nell'ammontare minimo del 70% del contributo ricevuto nell'ambito degli imbarchi effettuati nella categoria di appartenenza (B).
- C. sussiste obbligo di ribaltamento nell'ammontare minimo dell'80% del contributo ricevuto nell'ambito degli imbarchi effettuati nella categoria di appartenenza (C).

L'obbligo di ribaltamento per le categorie B e C, vige per ciascun singolo cliente dell'impresa di trasporto marittimo e per le rispettive unità imbarcate risultanti meritevoli e classificabili in una delle anzidette categorie a seguito di sommatoria di tutte le unità imbarcate fra più progetti del medesimo armatore.

Il ribaltamento a soggetti giuridici configurabili come aggregatori di domanda (i.e. agenzie di viaggio, broker marittimi, consorzi anche ad attività esterna etc...) è ammissibile purché, fatti salvi tutti i requisiti previsti dalla normativa applicabile, vi sia certezza sulla identificazione relativamente alle unità imbarcate, ad esempio la targa del veicolo, ai fini della esatta tracciabilità dei contributi ribaltati ai singoli autotrasportatori.

Pertanto anche detta categoria di soggetti aggregatori di domanda viene assimilata al cliente dell'armatore al fine della classificazione secondo le categorie di cui sopra. Nel caso di soggetti aggregatori di domanda questi ultimi hanno l'obbligo di certificare (anche attraverso la produzione di un'autocertificazione) l'avvenuta ripartizione agli autotrasportatori del contributo ricevuto.

La prova del ribaltamento, da parte degli armatori, effettuato attraverso modalità contabili debitamente comprovabili, deve essere fornita per tutti i contributi ribaltati su tutte le anzidette tipologie di clienti.

5. Della redistribuzione delle eccedenze contributo per categorie (in base alle quantità di unità imbarcate dai clienti della linea)

Gli obblighi di ribaltamento nell'ambito delle rispettive categorie sono subordinati alle verifiche di cui all'art. 9, comma 3: *"Le imprese armatrici, ai fini del ribaltamento della quota di contributo spettante alle imprese di autotrasporto clienti, sono tenute a verificare la regolarità di quest'ultime presso il portale dell'Albo degli Autotrasportatori. La quota di contributo non è ribaltata alle imprese che non risultino in regola a seguito delle verifiche. Il calcolo della quota spettante ai singoli clienti, ai sensi dell'articolo 9, commi 1 e 2, è effettuato dopo la verifica di cui al presente comma."*

Nel caso di autotrasportatori risultati non in regola con le suddette verifiche le quote di contributo non più ribaltabili a questi determineranno una distribuzione di dette quote residuali ai singoli clienti risultati meritevoli sempre nel rispetto della suddivisione per categoria di cui sopra.

Il contributo erogabile per ciascun progetto, al netto delle somme effettivamente ribaltate, non potrà essere erogato alla società armatrice laddove eccedente il totale degli investimenti effettuati e rendicontati al termine del periodo di incentivazione.

Risulta conseguente che :

- a) qualora i costi di investimento, sostenuti ed afferenti al periodo di incentivazione, fossero superiori a quanto ricevibile come contributo ai beneficiari, al netto del ribaltamento all'utenza, risulterà più che soddisfatta la condizione prevista dal citato punto 69 della Decisione CE;
- b) qualora i costi di investimento, sostenuti ed afferenti al periodo di incentivazione, fossero inferiori al valore massimo ricevibile come contributo, al netto del ribaltamento, non risulterebbe soddisfatta la condizione prevista dal punto 69 della citata decisione della Commissione europea. In tal caso il contributo massimo ricevibile, essendo violato il disposto dell'articolo 10, comma 4, verrà rideterminato in riduzione sino al raggiungimento della eguaglianza fra il contributo, al netto del ribaltamento effettivo alla clientela, e l'ammontare dei costi sostenuti (dimostrati) per l'avvio dei nuovi servizi o per i miglioramenti dei servizi esistenti.

6. Del limite massimo del contributo erogabile agli autotrasportatori per singola unità di carico unitario.

Le quote risultate non ribaltabili in base alle verifiche di cui all'articolo 9, comma 3 del regolamento per ciascuna singola categoria per singolo armatore contribuiscono ad incrementare il valore del contributo unitario ribaltabile nell'ambito delle rispettive categorie sino alla concorrenza del limite massimo implicito di contribuzione pari a € 0,10 per unità imbarcata in quanto limite accettato nell'ambito della Decisione comunitaria in merito alle intensità di aiuto concedibili.

7. Della compilazione dei format utili alla rendicontazione (Allegato 4 et alia)

Fermi restando gli impegni di cui all'art. 7, comma 7, ai fini della rendicontazione Ex art. 13, comma 1, i beneficiari annualmente, entro e non oltre trenta giorni dal termine di ciascun periodo di incentivazione, presentano:

a) la relazione descrittiva sullo stato di avanzamento del progetto sottoscritta dal legale rappresentante dell'impresa;

b) il riepilogo degli imbarchi effettuati dalle imprese clienti, articolato per singolo viaggio e contenente gli elementi utili ai fini del calcolo della liquidazione del contributo, corredato della dichiarazione sottoscritta dal legale rappresentante di ciascuna impresa cliente, attestante la veridicità dei dati ivi riportati ed il mantenimento delle condizioni tariffarie applicate per i servizi di trasporto effettuati durante il periodo di incentivazione;

c) copia dei contratti e/o polizze di carico con le imprese che abbiano effettuato almeno centocinquanta imbarchi annui.

Per i sensi e gli effetti di quanto previsto dal punto a) il beneficiario compila il format di relazione a seconda della tipologia di servizio proposto – nuovo servizio o miglioramento di servizio esistente (composto da una prima sezione descrittiva, e da una seconda sezione sintetica in cui riportare i dati analitici e quantitativi relativi allo stato di avanzamento del progetto). La relazione conterrà tutti gli elementi utili alla valutazione del progetto (comprese ad esempio le eventuali modifiche) e dovrà illustrare lo stato di avanzamento dello stesso rappresentando eventuali disallineamenti fra le attività presentate nei progetti e quelle in corso di attuazione. Detto allegato va datato e sottoscritto dal legale rappresentante dell'impresa beneficiaria (sono accettate alternativamente sia la firma autografa (scansione in pdf) che la firma digitale – in ogni caso in uno alla documentazione andrà allegato anche il file in formato editabile (Word e/o Excel).

Per i sensi e gli effetti di quanto previsto dal punto b) il beneficiario compila l'Allegato Rendicontazione unità imbarcate secondo il format fornito dall'Amministrazione avendo cura di riempire tutti i campi con le informazioni richieste, ordinando i dati per Cliente (da inserire denominazione impresa/ditta etc...), nell'arco temporale dei singoli periodi di dodici mesi di incentivazione (es. dicembre 2017/dicembre 2018), distinguendo fra le tre categorie determinate in base alle quantità di unità imbarcate nei dodici mesi (vedi categorie A, B e C di cui § 4) e indicando le informazioni richieste sulla tipologia dei veicoli imbarcati (si veda inoltre l'allegato 1 alla presente contenente la tabella per la conversione in equivalente bisarca)¹. L' allegato rendicontazione va datato e sottoscritto dal legale rappresentante dell'impresa beneficiaria (sono accettate

¹ Ai sensi dell'art. 7, comma 3 del Reg. ... "Costituiscono unità di trasporto le casse mobili e i seguenti veicoli o complessi veicolari con massa complessiva del singolo veicolo superiore alle 3,5 tonnellate: autocarri, rimorchi, semirimorchi, autoarticolati e veicoli, anche di massa inferiore purché costituenti merce, espressi in equivalente bisarca".

Per equivalente bisarca si intende un carico medio tipico di una bisarca costituita da due elementi. Nel caso di autovetture tale carico si considera pari a numero 7 autovetture per altri veicoli vale la tabella allegata derivata da indagine con il settore industriale i cui valori sono stati valutati prudenzialmente.

alternativamente sia la firma autografa (scansione in pdf) che la firma digitale (formato p7m) – in ogni caso in uno alla documentazione andrà allegato anche il file in formato editabile (Word e/o Excel).

Il beneficiario avrà cura di compilare detto file inserendo per ciascuna rotta un distinto foglio (cartella) alimentando un foglio finale di riepilogo del totale delle unità imbarcate nell'anno di incentivazione suddiviso per cliente, aggregato per il complesso delle rotte servite per le quali effettua rendicontazione. L'anzidetto allegato dovrà essere accompagnato da dichiarazione (ai sensi e per gli effetti del DPR 445/2000 no format) sottoscritta dal LR di ciascuna impresa cliente attestante la veridicità dei dati ivi riportati ed il mantenimento delle condizioni tariffarie applicate per i servizi di trasporto effettuati durante il periodo di incentivazione (ex art. 13, comma 1, lett. b). Altresì dovranno essere allegati la copia dei contratti e/o polizze di carico con le imprese che abbiano effettuato almeno 150 imbarchi annui (ex art. 13, comma 1, lett. c).

Si precisa che gli allegati (in formato editabile Word e Excel) verranno trasmessi via PEC dal Soggetto attuatore ai singoli beneficiari e tutta la anzidetta documentazione compilata dovrà essere indirizzata al MIT a mezzo trasmissione via PEC all'indirizzo: marebonus@pec.it o consegnata su idoneo supporto fisico/digitale. La commissione di valutazione può chiedere ai beneficiari, anche decorso il termine di 30 giorni, integrazioni anche di natura contabile della documentazione prodotta (ad esempio fatture quietanziate relative agli investimenti effettuati di cui all'articolo 6 del regolamento).

8. Sugli investimenti rendicontati da riportare nella relazione sullo stato di avanzamento.

Gli investimenti complessivi nell'arco di durata dei progetti, purché rientrino nella tipologia delle spese attinenti al progetto proposto e siano riconducibili ad attività effettivamente realizzate dal beneficiario, sono ammessi ai fini della verifica contabile dei contributi da ribaltare nei limiti della parte in cui sono utilizzati per l'attività interessata dal progetto e per il rateo temporale afferente alle fasi di contribuzione e monitoraggio. Nel caso di investimenti pluriennali, il soggetto beneficiario produrrà fatture quietanzate con riferimento all'effettivo stato di avanzamento lavori da considerarsi interamente afferenti al periodo di incentivazione. A titolo di esempio non esaustivo:

In caso di investimenti su infrastrutture a terra aventi vita tecnica superiore all'attività di finanziamento e di monitoraggio, sono eleggibili le quote strettamente afferenti all'utilizzo dell'infrastruttura per l'attività del progetto e per la frazione temporale data dal rapporto fra la somma del tempo di progetto e del monitoraggio e la vita tecnica delle infrastrutture stesse (calcolo pro quota della frazione di investimento riportata al tempo).

In fase di rendicontazione, dovrà essere dimostrata dal beneficiario la progressiva attuazione dei progetti, inclusa la dimostrazione contabile delle spese sostenute, e la sostanziale coerenza delle attività man mano poste in essere rispetto a quanto previsto dal progetto così come ammesso al contributo.

Successivamente, in fase di verifica dell'effettivo ribaltamento dei contributi, dovrà essere verificato che le somme ribaltate nei singoli periodi di contribuzione non siano inferiori alla differenza tra il contributo ricevuto per il singolo periodo e la porzione dei costi di investimento "previsti come eleggibili" proposta dai beneficiari in sede di rendicontazione come afferibile, ai fini dell'efficacia e delle misura, al singolo periodo di contribuzione. Si precisa che tale principio di afferenza va sostituito nell'ultimo periodo di contribuzione da una completa rendicontazione contabile delle spese effettuate che permetterà una verifica finale dei ribaltamenti effettuati.

L'esito negativo di dette verifiche sul ribaltamento dei contributi costituisce violazione degli impegni assunti da parte del beneficiario costituendo il presupposto per le procedure di recupero previste dal Regolamento

fatto salvo che il beneficiario non adegui l'ammontare delle somme ribaltate ai fini del rispetto del predetto bilancio contabile ad esempio con un incremento del ribaltamento. Rimane inteso che, con particolare riferimento ai requisiti minimi di ammissibilità ed agli obiettivi indicati nella proposta progettuale, i progetti anche in caso di incremento della quota di contributi ribaltata, dovranno mantenere in essere detti requisiti minimi.

Per i progetti (e le attività a questi correlate) già attivati prima della data di entrata in vigore del Regolamento, non sono valutabili come ammissibili le spese sostenute prima di detta data. Nel caso di questi progetti, le spese sostenute successivamente all'entrata in vigore del regolamento sono ammissibili ai fini della rendicontazione esclusivamente nel caso in cui sia possibile dimostrare che la continuazione del progetto in presenza di contribuzione e quindi a seguito dell'azione incentivante derivante dal Regolamento medesimo, generi un effetto di miglioramento quali/quantitativo sulle stesse attività ovvero che in assenza di contribuzione il progetto sarebbe stato interrotto o avrebbe proseguito a livello quali/quantitativo inferiore. Il beneficiario cioè ha l'onere di dimostrare che il contributo comporti, per la sua intrinseca natura, un vantaggio (quali/quantitativo) dimostrabile e misurabile tale da migliorare l'attività dei servizi in assenza del quale la stessa attività sarebbe terminata o proseguita ad un livello quali/quantitativo inferiore nel rispetto della necessaria natura incentivante del contributo.

Più in generale un investimento per essere ammissibile deve essere, nell'arco di durata complessiva del progetto:

- **Pertinente ed imputabile all'operazione**, ossia riferito ad una spesa connessa all'intervento (avvio di un nuovo servizio o miglioramento di servizio esistente) e quindi essere espressamente e strettamente attinente al progetto ammesso ai sensi del Regolamento e derivare da atti giuridicamente vincolanti (contratti, convenzioni, lettere d'incarico, ecc.), da cui risultino chiaramente l'oggetto della prestazione o fornitura, il suo importo, la sua pertinenza e connessione all'intervento, i termini di consegna, le modalità di pagamento.
- **Congruo** con le finalità ed i contenuti del progetto presentato e approvato ovvero essere sostenuto a prezzi di mercato ovvero non riferibile a prestazioni aventi natura non continuativa o periodica attinenti agli ordinari costi di gestione dell'impresa (ad esempio non esaustivo, la consulenza fiscale, la consulenza legale etc...). Un costo si considera eccessivamente elevato quando si discosta in maniera sensibile dal costo medio di mercato del bene o servizio acquisito per gli stessi scopi, nello stesso periodo di tempo. Il costo è superfluo quando, ancorché correlabile all'intervento, può essere evitato e quindi non soddisfa il principio di buona gestione finanziaria, di economicità ed il rapporto costi/benefici.
- **Effettivo**, ossia deve dare luogo ad un pagamento da parte dell'Impresa. Sono considerati ammissibili costi sostenuti da società controllate, collegate o facenti parte di uno stesso soggetto giuridico partecipanti al progetto (ad esempio consorzio, deve essere dimostrato il grado di controllo o di collegamento) direttamente afferenti alle imprese beneficiarie.
- **Riferibile temporalmente** al periodo di durata del progetto, ossia sostenuto tra la data di entrata in vigore del Regolamento ed il termine del periodo di incentivazione.
- **Comprovabile**, ossia giustificabile da fatture quietanzate o da documenti contabili di valore probatorio equivalente ed in regola dal punto di vista della normativa civilistica e fiscale;
- **Legittimo**, ossia conforme alla normativa europea e nazionale in materia di Fondi strutturali e alle altre norme comunitarie, nazionali e regionali pertinenti, ivi compresa la normativa fiscale;

- **Contabilizzato e tracciabile**, ossia essere registrato con un sistema di contabilità separata e/o con adeguata codifica che consenta di distinguerlo da altre operazioni contabili.

9. Delle modifiche progettuali.

Le modifiche ai servizi di trasporto² hanno per loro natura carattere di eccezionalità e come tali possono essere ritenute eventualmente ammissibili ove sia possibile comprovarne la straordinarietà e/o la cogente necessità operativa ed in ogni caso l'equivalenza funzionale fermo restando il mantenimento del perimetro dei servizi contribuiti.

Pertanto ciascun singolo progetto, in presenza di un mutamento nelle proprie condizioni di operatività, può continuare ad essere valutato ammissibile fermo restando che le modifiche apportate alla strategia operativa o alle caratteristiche dei progetti possano esser ritenute:

- a) non meno efficaci dal punto di vista trasportistico
- b) almeno equivalenti dal punto di vista economico;
- c) coerenti dal punto di vista delle finalità del Regolamento.

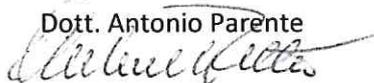
In considerazione della minore o maggiore complessità dei progetti e della rapida mutazione delle tecnologie e dei mercati sono accettabili modifiche se comunicate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il tramite del soggetto gestore, che può autorizzare modifiche o variazioni (migliorative o equivalenti) tali da non alterare in modo significativo e comunque non pregiudizievole le valutazioni di ammissibilità e di merito. Le modifiche verranno valutate anche considerando l'effettivo impatto sui singoli progetti e sui conseguenti impegni.

Con particolare riferimento ai requisiti minimi di ammissibilità ed agli obiettivi indicati nella proposta progettuale, le modifiche proposte non potranno rendere il progetto difforme in misura tale da non mantenere in essere i requisiti minimi di ammissibilità (ad esempio per i servizi oggetto di miglioramento le attività previste non potranno scendere al di sotto del numero minimo di quattro attività da almeno due categorie di miglioramento), diminuirne l'efficacia in termini trasportistici ovvero pregiudicarne la realizzazione.

Nella comunicazione si dovranno motivare dettagliatamente le ragioni alla base della richiesta di variazione, descrivendo, attraverso il confronto con le attività del progetto e del programma di spesa ammesso, l'oggetto di variazione dimostrando il mantenimento dell'efficacia complessiva del progetto.

IL DIRETTORE GENERALE

Dott. Antonio Parente



² Ivi incluse le modifiche ai servizi di trasporto in presenza di gravi cause esterne, eventi o calamità naturali o comunque inquadabili nell'ambito di comprovate cause di forza maggiore.

Allegato 1 – Tabella di conversione equivalente bisarca

Segmento	Prodotto	Equivalente bisarca
Autoveicoli	Veicoli passeggeri	7
Veicoli commerciali	Veicoli massa pesante (aventi massa massima superiore a 12 t)	1
Veicoli commerciali	Veicoli massa media (aventi massa massima superiore a 3,5 t ma non superiore a 12 t)	2
Veicoli commerciali	Veicoli massa leggera (aventi massa massima non superiore a 3,5 t)	3
Veicoli movimento terra	Movimentatori telescopici	1
Veicoli movimento terra	Mini scavatori	3
Veicoli movimento terra	Caricatori gommati compatti	2
Veicoli movimento terra	Pale gommate	1
Veicoli movimento terra	Scavatori	1
Veicoli agricoli	Trattori agricoli	2
Veicoli agricoli	Movimentatori telescopici	2