

urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 14 luglio 2020, n. 176, che ha prorogato, sino al 31 luglio 2020, le misure di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 giugno 2020, nonché le disposizioni contenute nelle sopra richiamate ordinanze del Ministro della salute 30 giugno 2020 e 9 luglio 2020;

Vista l'ordinanza del Ministro della salute 16 luglio 2020, recante «Ulteriori misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 16 luglio 2020, n. 178, che sostituisce la richiamata ordinanza del Ministro della salute 9 luglio 2020;

Considerato l'evolversi della situazione epidemiologica a livello internazionale e il carattere particolarmente diffusivo dell'epidemia da COVID-19;

Vista la nota del 24 luglio 2020, con la quale la Direzione generale della prevenzione sanitaria del Ministero della salute, in considerazione di un incremento dei casi COVID-19 in Bulgaria e Romania, si propone di estendere l'obbligo di sorveglianza sanitaria e isolamento fiduciario a coloro che negli ultimi quattordici giorni abbiano soggiornato o transitato in tali Paesi;

Ritenuto, nelle more dell'adozione di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ai sensi dell'art. 2, comma 1, del richiamato decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, e comunque non oltre il 31 luglio 2020, di disporre misure urgenti per la limitazione della diffusione della pandemia sul territorio nazionale;

Sentiti il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale e il Ministro dell'interno;

Emana
la seguente ordinanza:

Art. 1.

*Ingresso nel territorio nazionale
da Bulgaria e Romania*

1. Allo scopo di contrastare e contenere la diffusione del COVID-19, alle persone che intendono fare ingresso nel territorio nazionale e che nei quattordici giorni antecedenti hanno soggiornato o transitato in Bulgaria o in Romania, si applica l'obbligo di sorveglianza sanitaria e isolamento fiduciario, con le modalità di cui agli articoli 4 e 5 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 giugno 2020, come prorogato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 luglio 2020.

2. Restano, in ogni caso, fermi gli obblighi e le limitazioni di cui all'art. 1, commi 2 e 3, dell'ordinanza del Ministro della salute 30 giugno 2020, come prorogata dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 luglio 2020, e di cui all'ordinanza del Ministro della salute 16 luglio 2020.

3. L'obbligo di sorveglianza sanitaria e isolamento fiduciario di cui al comma 1 non si applica all'equipaggio dei mezzi di trasporto e al personale viaggiante dei mezzi di trasporto.

Art. 2.

Efficacia

1. La presente ordinanza produce effetti dalla data di adozione della stessa e fino al 31 luglio 2020.

La presente ordinanza è trasmessa agli organi di controllo e pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 24 luglio 2020

Il Ministro della salute: SPERANZA

Avvertenza:

A norma dell'art. 2, comma 4, del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, il presente provvedimento, durante lo svolgimento della fase del controllo preventivo della Corte dei conti, è provvisoriamente efficace, esecutivo ed esecutorio, a norma degli articoli 21-bis, 21-ter e 21-quater della legge 7 agosto 1990, n.241.

20A04099

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 12 maggio 2020.

Modalità di erogazione degli incentivi a favore degli investimenti nel settore dell'autotrasporto.

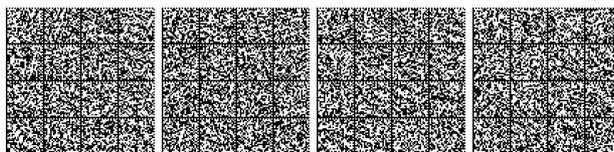
IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Visto l'art. 10, commi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) che prevede la possibilità della concessione di incentivi finanziari per la demolizione di veicoli non conformi al regolamento stesso;

Visto il regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione europea del 17 giugno 2014 che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato e, in particolare, l'art. 2, paragrafo 1, punto 29 e l'art. 17 che consentono aiuti agli investimenti a favore delle piccole e medie imprese, nonché gli articoli 36 e 37 che consentono aiuti agli investimenti per innalzare il livello della tutela ambientale o l'adeguamento anticipato a future norme dell'Unione europea;

Visto in particolare l'allegato 1 al summenzionato regolamento che, ai fini della definizione di PMI, stabilisce il numero dei dipendenti e le soglie finanziarie che definiscono le categorie di imprese;

Vista la legge 27 dicembre 2019, n. 160, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022» (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 304 del 30 dicembre 2019) ed in particolare la tabella 10 relativa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ivi allegata;



Visto il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 30 dicembre 2019, recante «Ripartizione in capitoli delle unità di voto parlamentare relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e per il triennio 2020-2021-2022» pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 305 del 31 dicembre 2019;

Visto il decreto interministeriale (MIT-MEF) 6 giugno 2019, n. 231 (registrato dalla Corte dei conti in data 28 giugno 2019 con il n. 1-2304 e dall'Ufficio centrale di bilancio in data 19 giugno 2019 con il n. 2389) che, sulla base dell'art. 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, ha ripartito le risorse complessivamente destinate al settore dell'autotrasporto per l'annualità 2019-2020-2021 fra le diverse ipotesi d'intervento ed, in particolare, l'art. 1 comma 1 lettera d) che destina 25 milioni di euro a favore degli investimenti per ciascuna annualità del triennio 2019-2020-2021;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 28 novembre 2018 emanato ai sensi dell'art. 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021» che ha destinato risorse pari ad euro 85.155.624 quali ulteriori risorse da utilizzare per promuovere investimenti nel settore dell'autotrasporto;

Considerato, pertanto, che agli importi corrispondenti ai 25 milioni di euro già previsti per ciascuna delle annualità 2020 e 2021 destinati al settore dell'autotrasporto si deve aggiungere la somma sopra riportata pari ad euro 85.155.624 da destinarsi alle iniziative a favore degli investimenti nel settore dell'autotrasporto di merci per un importo complessivo pari ad euro 135.155.624, di cui euro 12.900.000 soggetti alle disposizioni dell'art. 53 del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, recante «Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili» (c.d. «Decreto fiscale»);

Considerato che gli incentivi finanziari di cui al presente decreto, per un ammontare pari ad euro 122.255.624, costituiscono una fattispecie di aiuto di Stato ai sensi e per gli effetti degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

Ritenuto di dover disporre in ordine all'erogazione di dette risorse in un unico contesto normativo;

Visto l'art. 34, comma 6, della legge 25 febbraio 2008, n. 34, recante «Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee» che prevede l'onere, per gli aspiranti ai benefici finanziari, di dichiarare di non rientrare tra coloro che hanno ricevuto e, successivamente, non rimborsato, o depositato in un conto bloccato, gli aiuti individuati quali illegali o incompatibili dalla Commissione europea;

Ritenuto necessario, anche alla luce delle ulteriori risorse finanziarie resesi disponibili, continuare a perseguire l'obiettivo del rinnovamento e della ristrutturazione del settore dell'autotrasporto, con particolare riferimento allo sviluppo dei servizi logistici ed al riequilibrio modale, avuto riguardo anche alla tutela dell'ambiente;

Ritenuto necessario continuare a destinare incentivi per l'acquisizione di veicoli industriali a motorizzazione alternativa a gas naturale, biometano ed elettrica onde assicurare un minor livello di emissioni inquinanti nei ter-

ritori più sensibili, nonché per le più lunghe percorrenze, al fine di massimizzare gli effetti benefici sull'ambiente;

Considerata la perdurante necessità di prevedere incentivi per il rinnovo del parco veicolare mediante l'acquisizione di trattori stradali rispondenti alla normativa anti-inquinamento euro VI unitamente alla radiazione, tramite rottamazione, dei veicoli più obsoleti, ottimizzando così gli effetti favorevoli sull'ambiente e sulla sicurezza della circolazione stradale;

Ritenuto opportuno, altresì, incentivare l'acquisizione di rimorchi e semirimorchi per trasporto intermodale, nonché l'acquisizione di beni strumentali destinati al trasporto intermodale quali casse mobili e rimorchi porta casse, anche al fine di ottimizzare la catena logistica;

Considerato che l'incentivazione per l'acquisto di rimorchi e semirimorchi intermodali, dotati di dispositivi innovativi non ancora obbligatori, atti a conseguire maggiori *standard* di sicurezza e di efficienza energetica, nonché di casse mobili in connessione con l'acquisto di rimorchi portacasse, può essere diretta a tutte le imprese nel limite del 40 per cento dei costi di investimento necessari per innalzare il livello di tutela ambientale o per andare oltre le norme dell'Unione europea;

Preso atto che, ai fini della individuazione dei costi ammissibili per la quantificazione dei relativi contributi, ai sensi del regolamento generale di esenzione (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014, occorre fare riferimento, in via generale, al sovra costo necessario per acquisire la tecnologia più evoluta da un punto di vista scientifico ed ambientale;

Visto l'art. 19, comma 5, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 201, che prevede che le amministrazioni dello Stato, cui sono attribuiti per legge fondi o interventi pubblici, possono affidarne direttamente la gestione, nel rispetto dei principi comunitari e nazionali conferenti, a società a capitale interamente pubblico, sulle quali le predette amministrazioni esercitano un controllo analogo a quello esercitato su propri servizi e che svolgono la propria attività quasi esclusivamente nei confronti dell'amministrazione dello Stato;

Sentite le principali associazioni di categoria dell'autotrasporto nel corso della riunione del 31 gennaio 2020;

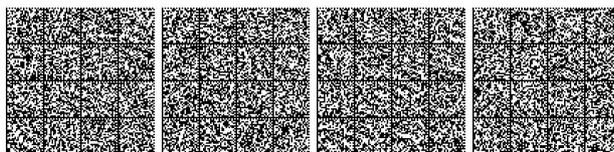
Decreta:

Art. 1.

Finalità e ambito di applicazione

1. Le disposizioni del presente decreto disciplinano le modalità di erogazione delle risorse finanziarie, complessivamente pari ad euro 122.255.624, destinate agli investimenti nel settore dell'autotrasporto, con riferimento, rispettivamente ad euro 18.155.624 quali residui dell'annualità 2019, ad euro 42.100.000 per l'annualità 2020, ad euro 62.000.000 per l'annualità 2021.

2. La ripartizione delle suddette risorse fra le varie tipologie d'investimento, fatto salvo quanto dovuto alla società «Rete autostrade mediterranee per la logistica, le infrastrutture ed i trasporti Società per azioni», quale soggetto gestore dell'attività istruttoria, viene definita secondo le medesime proporzioni di cui al decreto del Ministro



delle infrastrutture e dei trasporti 22 luglio 2019, n. 336 e viene riferita all'arco temporale del biennio 2020-2021.

3. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate ad incentivi a beneficio delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi attive sul territorio italiano, regolarmente iscritte al Registro elettronico nazionale (R.E.N.) e all'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, la cui attività prevalente sia quella di autotrasporto di cose, per il rinnovo e l'adeguamento del parco veicolare, la radiazione per rottamazione nonché per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale.

4. Le misure di incentivazione sono erogate nel rispetto dei principi generali e delle disposizioni settoriali del regolamento generale di esenzione (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato, nonché, ove del caso, nel rispetto delle condizioni previste dall'art. 10, commi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009.

5. Ad ogni tipologia dei seguenti investimenti sono destinati gli importi di seguito specificati a valere sulle risorse di cui al comma 1 del presente articolo:

a) euro 46.400.000 pari al 38% del totale per l'acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di autoveicoli, nuovi di fabbrica, adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate a trazione alternativa a metano CNG, gas naturale liquefatto LNG, ibrida (*diesel*/elettrico) e elettrica (*Full Electric*) nonché per l'acquisizione di dispositivi idonei ad operare la riconversione di autoveicoli per il trasporto merci a motorizzazione termica in veicoli a trazione elettrica, ai sensi dell'art. 36 del regolamento (CE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014;

b) euro 44.100.000 pari al 36% del totale:

1) per la radiazione per rottamazione di veicoli pesanti di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, con contestuale acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica conformi alla normativa euro VI di massa complessiva a pieno carico a partire da 7 tonnellate, ai sensi di quanto previsto dall'art. 10, commi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009;

2) per l'acquisizione di veicoli commerciali leggeri euro 6 D TEMP di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate fino a 7 tonnellate con contestuale rottamazione di veicoli della medesima tipologia;

c) euro 29.290.624 pari al 24% del totale per l'acquisizione anche mediante locazione finanziaria, di rimorchi e semirimorchi, nuovi di fabbrica, per il trasporto combinato ferroviario rispondenti alla normativa UIC 596-5 e per il trasporto combinato marittimo dotati di ganci nave rispondenti alla normativa IMO, dotati di dispositivi innovativi volti a conseguire maggiori standard di sicurezza e di efficienza energetica nonché per l'acquisizione di rimorchi e semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli specifici superiori a 7 tonnellate allestiti per trasporti in regime ATP, rispondenti a criteri avanzati di risparmio energetico e rispetto ambientale, ai sensi

di quanto previsto dagli articoli 17 e 36 del regolamento (CE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014;

d) euro 2.465.000 pari al 2% del totale per l'acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di casse mobili e rimorchi o semirimorchi porta casse così da facilitare l'utilizzazione di differenti modalità di trasporto in combinazione fra loro senza alcuna rottura di carico, ai sensi di quanto previsto dall'art. 36 del regolamento (CE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014.

6. I contributi relativi al presente decreto sono erogati fino a concorrenza delle risorse disponibili per ogni raggruppamento di tipologie di investimenti. La ripartizione degli stanziamenti nell'ambito delle predette aree di intervento può essere rimodulata con decreto del direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità qualora, per effetto delle istanze presentate, si rendano disponibili risorse a favore di aree in cui le stesse non risultino sufficienti.

7. Al fine di garantire il rispetto delle soglie di notifica di cui all'art. 4 del citato regolamento (UE) n. 651/2014, nonché di garantire che la platea dei beneficiari presenti sufficienti margini di rappresentatività del settore, l'importo massimo ammissibile per gli investimenti di cui al comma 5 per singola impresa non può superare euro 550.000,00. Qualora l'importo superi tale limite viene ridotto fino al raggiungimento della soglia ammessa. Tale soglia non è derogabile anche in caso di accertata disponibilità delle risorse finanziarie rispetto alle richieste pervenute e dichiarate ammissibili.

8. Al fine di evitare il superamento delle intensità massime di aiuto previste dal regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014, è esclusa la cumulabilità, per le medesime tipologie di investimenti e per i medesimi costi ammissibili, dei contributi previsti dal presente decreto con altre agevolazioni pubbliche, incluse quelle concesse a titolo «*de minimis*» ai sensi del regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013.

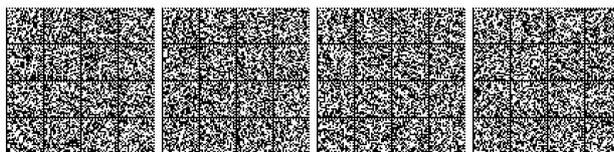
9. I beni acquisiti non possono essere alienati, concessi in locazione o in noleggio e devono rimanere nella piena disponibilità del beneficiario del contributo fino a tutto il 31 dicembre 2023, pena la revoca del contributo erogato. Non si procede all'erogazione del contributo anche nel caso di trasferimento della disponibilità dei beni oggetto degli incentivi nel periodo intercorrente fra la data di presentazione della domanda e la data di pagamento del beneficio. La continuità aziendale, presupposto per l'applicazione del presente comma, non viene meno nel caso di fusioni, incorporazioni, conferimenti e regolarizzazioni di successioni ereditarie.

10. I veicoli oggetto di radiazione per rottamazione ai sensi del presente decreto devono, a pena di inammissibilità, essere stati detenuti in proprietà o ad altro titolo per almeno tre anni precedenti all'entrata in vigore del presente decreto.

Art. 2.

Modalità di funzionamento

1. I contributi, di cui all'art. 1, comma 5, sono erogabili fino ad esaurimento delle risorse disponibili per ciascuna delle aree di investimento ivi previste. A tal fine le istanze sono esaminate solo in caso di accertata disponibilità



di risorse utilizzabili. Il raggiungimento di detto limite è verificato con aggiornamenti periodici sulle disponibilità residue, avuto riguardo alla somma degli importi richiesti nelle domande pervenute e comunicato con avviso da pubblicarsi nel sito *internet* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le istanze trasmesse oltre quella data o comunque a risorse esaurite saranno esaminate solo ove si rendessero disponibili ulteriori risorse giusta quanto previsto al successivo comma 3.

2. Ai soli fini della proponibilità delle domande volte ad ottenere la prenotazione del beneficio per l'acquisizione dei beni di cui all'art. 1, comma 5, è sufficiente produrre copia del relativo contratto di acquisizione dei veicoli o dei beni indipendentemente dalla trasmissione della fattura comprovante il pagamento del corrispettivo. In tale caso gli importi previsti dall'ordinativo sono detratti dall'ammontare delle risorse disponibili quali risultanti da apposito contatore per ogni area di investimenti e accantonati. L'ammissibilità del contributo, accantonato con la prenotazione, rimane in ogni caso subordinata alla dimostrazione, in sede di rendicontazione, dell'avvenuto perfezionamento dell'investimento.

3. Nel caso l'aspirante al beneficio non fornisca la prova del perfezionamento dell'investimento entro il termine ultimo fissato per la rendicontazione con decreto del direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, decade dal beneficio e le risorse corrispondenti agli importi dei benefici astrattamente spettanti sono riacquisite al fondo con possibilità di procedere con lo scorrimento della graduatoria in base alla data di proposizione dell'istanza.

Art. 3.

Importi dei contributi, costi ammissibili e intensità di aiuto

1. Conformemente al principio della necessaria presenza dell'effetto d'incentivazione, gli investimenti di cui al presente decreto sono finanziabili esclusivamente se avviati in data successiva all'entrata in vigore del presente decreto ed ultimati entro il termine indicato dal decreto direttoriale di cui all'art. 4, comma 2 del presente decreto.

2. In relazione agli investimenti di cui all'art. 1, comma 5, lettera a), del presente decreto, sono finanziabili le acquisizioni, anche mediante locazione finanziaria:

a) di automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica a trazione alternativa a metano CNG, ibrida (*diesel*/elettrico) e elettrica (*full electric*) di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate e fino a 7 tonnellate, veicoli a trazione elettrica superiori a 7 tonnellate. Il contributo è determinato in euro 4.000 per ogni veicolo CNG e a motorizzazione ibrida e in euro 10.000 per ogni veicolo elettrico di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate fino a 7 tonnellate ed in euro 20.000 per ogni veicolo elettrico superiore a 7 tonnellate, considerando la notevole differenza di costo con i veicoli ad alimentazione *diesel*;

b) di automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica a trazione alternativa ibrida (*diesel*/elettrico), a metano CNG e gas naturale liquefatto LNG di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 7 tonnellate. Il contributo è determinato in euro 8.000 per ogni veicolo a trazione alternativa ibrida (*diesel*/elettrico) e a metano CNG di massa complessiva a pieno carico inferiore a 16

tonnellate ed in euro 20.000 per ogni veicolo a trazione alternativa a gas naturale liquefatto LNG e CNG ovvero a motorizzazione ibrida (*diesel*/elettrico) di massa pari o superiore a 16 tonnellate;

c) di dispositivi idonei ad operare la riconversione di autoveicoli di massa complessiva pari a 3,5 tonnellate per il trasporto merci come veicoli elettrici, il contributo è determinato in misura pari al 40 per cento dei costi ammissibili, comprensivi del dispositivo e dell'allestimento con un tetto massimo pari ad euro 1.000;

d) alle imprese che, contestualmente all'acquisizione di un veicolo ad alimentazione alternativa a metano CNG, gas naturale liquefatto LNG, ibrida (*diesel*/elettrico) e elettrica (*Full Electric*), dimostrino anche l'avvenuta radiazione per rottamazione di veicoli obsoleti, viene riconosciuto un aumento del contributo pari ad euro 2.000, indipendentemente dal numero degli stessi.

3. In relazione agli investimenti di cui all'art. 1, comma 5, lettera b), del presente decreto, è finanziabile la radiazione per rottamazione di automezzi di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, con contestuale acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica, adibiti al trasporto merci di massa complessiva a pieno carico a partire da 7 tonnellate, conformi alla normativa anti inquinamento euro VI. Il contributo è determinato, avuto riguardo al sovra costo necessario per la acquisizione di un veicolo che soddisfi i limiti di emissione euro VI in sostituzione del veicolo radiato: euro 5.000 per ogni veicolo euro VI di massa complessiva a pieno carico da 7 tonnellate a 16 tonnellate; euro 15.000 per ogni veicolo euro VI di massa complessiva a pieno carico superiore a 16 tonnellate.

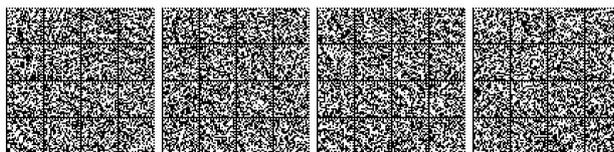
4. In relazione all'acquisizione di veicoli commerciali leggeri euro 6 D-TEMP di cui all'art. 1, comma 5, lettera b), 2° cpv del presente decreto, il contributo è determinato in euro 2.000 per ogni veicolo commerciale pari o superiore a 3,5 tonnellate e inferiore a 7 tonnellate con contestuale rottamazione dei veicoli della medesima tipologia.

5. In relazione agli investimenti di cui all'art. 1, comma 5, lettera c) del presente decreto, sono finanziabili:

a) le acquisizioni, anche mediante locazione finanziaria, di rimorchi e semirimorchi, nuovi di fabbrica, per il trasporto combinato ferroviario rispondenti alla normativa UIC 596-5 e per il trasporto combinato marittimo dotati di ganci nave rispondenti alla normativa IMO, dotati di almeno un dispositivo innovativo di cui all'allegato 1 al presente decreto;

b) rimorchi, semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli specifici superiori alle 7 tonnellate allestiti per il trasporto da effettuarsi conformemente agli accordi sui trasporti nazionali e internazionali delle derrate deteriorabili (ATP) mono o multi temperatura purché le unità frigorifere/calorifere siano alimentate da motore conforme alla fase V (STAGE V) del regolamento UE n.2016/1628 o da unità criogeniche autonome non collegate al motore del veicolo trainante oppure da unità elettriche funzionanti con alternatore collegato al motore del veicolo trainante. Tutte le unità precedentemente indicate dovranno essere dotate di gas refrigeranti con un GWP inferiore a 2.500;

c) sostituzione, nei rimorchi, semirimorchi o autoveicoli specifici superiori alle 7 tonnellate allestiti per il



trasporto da effettuarsi conformemente agli accordi sui trasporti nazionali e internazionali delle derrate deteriorabili (ATP) mono o multi temperatura, delle unità frigorifere/calorifere installate, ove non rispondenti agli standard ambientali di cui alla lettera precedente, con unità frigorifere/calorifere alimentate da motore conforme alla fase V (STAGE V) del regolamento UE n.2016/1628 o da unità criogeniche autonome non collegate al motore del veicolo trainante oppure da unità elettriche funzionanti con alternatore collegato al motore del veicolo trainante. Tali unità dovranno essere funzionanti esclusivamente con gas refrigeranti con un GWP inferiore a 2.500.

6. Nei casi di cui al comma 5, lettere a), b) e c) del presente articolo il contributo viene determinato come di seguito indicato:

a) per le acquisizioni effettuate da piccole e medie imprese nel limite del 10 per cento del costo di acquisizione in caso di medie imprese e del 20 per cento di tale costo per le piccole imprese, con un tetto massimo di euro 5.000 per semirimorchio o autoveicolo specifico superiore a 7 tonnellate allestito per trasporti in regime ATP, ovvero per ogni unità refrigerante/calorifera a superiore standard ambientale, secondo quando indicato al comma 5, lettera c), installata su tali veicoli. Le acquisizioni sono ammissibili qualora sostenute nell'ambito di un programma di investimenti destinato a creare un nuovo stabilimento, ampliare uno stabilimento esistente, diversificare la produzione di uno stabilimento mediante prodotti nuovi aggiuntivi o trasformare radicalmente il processo produttivo complessivo di uno stabilimento esistente;

b) per le acquisizioni effettuate da imprese che non rientrano tra le piccole e medie imprese in euro 1.500, tenuto conto che è possibile incentivare il 40 per cento della differenza di costo tra i veicoli intermodali dotati di almeno un dispositivo innovativo e veicoli equivalenti stradali e dei maggiori costi dei veicoli equipaggiati con dispositivi per trasporto ATP rispondenti a criteri avanzati di risparmio energetico e rispetto ambientale, ovvero dei maggiori costi delle unità refrigeranti/calorifere a superiore standard ambientale, secondo quando indicato al comma 5, lettera c), installate su tali veicoli.

7. In relazione agli investimenti di cui all'art. 1, comma 5, lettera d), del presente decreto, sono finanziabili le acquisizioni, effettuate anche mediante locazione finanziaria, di gruppi di 8 casse mobili in ragione di 1 rimorchio o semirimorchio porta casse. Il contributo viene determinato, tenuto conto dei costi aggiuntivi rispetto all'acquisto di veicoli equivalenti stradali, in euro 8.500 per l'acquisto di ciascun insieme di 8 casse e 1 rimorchio o semirimorchio.

8. I contributi di cui al presente decreto sono maggiorati del 10 per cento in caso di acquisizioni effettuate da parte di piccole e medie imprese, ove gli interessati ne facciano espressa richiesta, nei seguenti casi:

a) per le acquisizioni di cui ai commi 2, 3 e 7 del presente articolo. A tal fine gli interessati trasmettono, all'atto della presentazione della domanda di ammissione ai benefici, dichiarazione sostitutiva redatta ai sensi e per gli effetti del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, attestante il numero delle unità di lavoro dipendenti (ULA) e il volume del fatturato conseguito nell'ultimo esercizio fiscale;

b) per le acquisizioni di cui al presente articolo, se effettuate da imprese aderenti ad una rete di imprese. A tal fine gli interessati trasmettono, all'atto della presen-

tazione della domanda di ammissione ai benefici, oltre alla dichiarazione di cui al punto a), copia del contratto di rete redatto nelle forme di cui all'art. 3, comma 4-ter, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33;

c) le maggiorazioni di cui al presente comma sono cumulabili e si applicano entrambe sull'importo netto del contributo.

Art. 4.

Modalità di dimostrazione dei requisiti richiesti

1. In relazione alla acquisizione dei beni di cui all'art. 1 gli aspiranti ai benefici hanno l'onere di fornire, nella fase di rendicontazione ed a pena di inammissibilità, la prova documentale che i beni acquisiti possiedono le caratteristiche tecniche richieste dal presente decreto.

2. Con decreto del direttore per il trasporto stradale e per l'intermodalità, da adottarsi entro quindici giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono definite le modalità di dimostrazione dei relativi requisiti tecnici. Con il medesimo decreto sono definite le modalità di presentazione delle domande e della documentazione a rendicontazione.

Art. 5.

Destinatari della misura di aiuto

1. Possono proporre domanda le imprese di auto-transporto di cose per conto di terzi, nonché le strutture societarie, risultanti dall'aggregazione di dette imprese, costituite a norma del libro V, titolo VI, capo I, o del libro V, titolo X, capo II, sezioni II e II-bis del codice civile, iscritte al Registro elettronico nazionale istituito dal regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 ovvero, relativamente alle imprese che esercitano con veicoli di massa complessiva fino a 1,5 tonnellate iscritte all'albo nazionale delle imprese che esercitano l'attività di autotrasporto.

2. Le modalità di presentazione delle domande, i conseguenti adempimenti gestionali relativi all'istruttoria delle richieste pervenute, sono stabilite con il decreto di cui all'art. 4, comma 2.

Art. 6.

Entrata in vigore

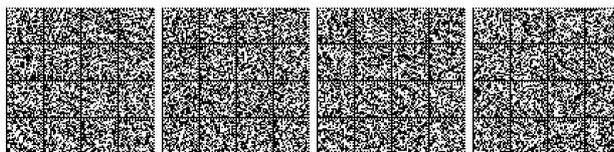
1. Il presente decreto, vistato e registrato dai competenti organi di controllo ai sensi di legge, entra in vigore il giorno successivo alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 12 maggio 2020

Il Ministro: DE MICHELI

Registrato alla Corte dei conti il 12 luglio 2020,

Ufficio dei controllo sugli atti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, n. 3106



Dispositivi innovativi (art. 3, comma 5 lett. a)
1. Spoiler laterali (ammesse dal Reg. UE N. 1230/2012, masse e dimensioni).
2. Appendici aerodinamiche posteriori.
3. Dispositivi elettronici gestiti da centraline EBS (<i>Electronic Braking System</i>) per la distribuzione del carico sugli assali in caso di carichi parziali o non uniformemente distribuiti.
4. <i>Tyre Pressure Monitoring System</i> (TPMS), oppure <i>Tyre Pressure and Temperature Monitoring System</i> (TPTMS), oppure <i>Tyre Pressure and Automatic Inflating Monitoring System</i> .
5. Sistema elettronico di ottimizzazione del consumo di aria dell'impianto pneumatico abbinato al sistema di ausilio in sterzata determinando un minor lavoro del compressore del veicolo trainante con riduzione dei consumi di carburante.
6. Telematica indipendente collegata all'EBS (<i>Electronic Braking System</i>) in grado di valutare l'efficienza di utilizzo di rimorchi e semirimorchi (tkm) e/o geolocalizzarli per ottimizzare le percorrenze e ridurre il consumo di carburante.
7. Dispositivi elettronici gestiti da centraline EBS (<i>Electronic Braking System</i>) per ausilio in sterzata.
8. Sistema elettronico di controllo dell'usura delle pastiglie freno.
9. Sistema elettronico di controllo dell'altezza del tetto veicolo, oppure Sistema elettronico automatico gestito da centraline EBS (<i>Electronic Braking System</i>) che ad una data velocità abbassa l'assetto di marcia del rimorchio e migliora il coefficiente di penetrazione aerodinamica del veicolo o del complesso veicolare.
10. Dispositivo elettronico gestito da centraline EBS (<i>Electronic Braking System</i>) per il monitoraggio dell'inclinazione laterale del rimorchio o semirimorchio ribaltabile durante le fasi di scarico e del relativo superamento dei valori limite di sicurezza.

