

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**

DECRETO 19 giugno 2015.

Disposizioni in merito alla sottoposizione dei progetti alla valutazione tecnico - economica del Consiglio superiore dei lavori pubblici.**IL MINISTRO**

Visto l'art. 11, comma 5-bis, della legge 23 dicembre 1992, n. 498, il quale dispone che «Con decreto del Ministro delle infrastrutture sono stabiliti i casi in cui i progetti relativi alle opere da realizzare da parte di ANAS S.p. a. e delle altre concessionarie devono essere sottoposte al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici per la loro valutazione tecnico-economica»;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici d'interesse nazionale;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante «Codice dei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» ed in particolare gli articoli 127, commi 1, 3, 5, e 163;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 27 aprile 2006, n. 204, recante «Regolamento di riordino del Consiglio superiore dei lavori pubblici»;

Visto il proprio decreto 12 maggio 2009, n. 399, ed in particolare l'art. 1, il quale, in attuazione del citato comma 5-bis dell'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, dispone che i progetti preliminari, definitivi e le perizie di variante e suppletive, di importo complessivo superiore a 25 milioni di euro, relativi alle opere da realizzare da parte dell'ANAS S.p.A. e delle altre Concessionarie autostradali, sono sottoposti alla valutazione tecnico economica del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Visto il proprio decreto 21 luglio 2009, n. 622, il quale all'art. 1 dispone che «All'art. 1 del proprio decreto 12 maggio 2009, n. 399, dopo le parole «, sono sottoposti,» sono aggiunte le seguenti parole «ove le società ne facciano richiesta»»;

Considerato che, nell'ambito delle opere da realizzare da parte di ANAS S.p.a. e delle altre concessionarie, l'attività di ordine tecnico, volta all'esame e alla risoluzione di problemi tecnici specialistici, implica l'erogazione di ingenti somme di denaro pubblico;

Ritenuto, pertanto, per motivi di garanzia dell'interesse pubblico, di dover disporre che i progetti definitivi e le perizie di variante e suppletive, di importo complessivo superiore a 25 milioni di euro, relativi alle opere da realizzare da parte dell'ANAS S.p.A. e delle altre Concessionarie autostradali, di competenza statale o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, siano sottoposti alla valutazione tecnico economica del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quale supremo Organo di consulenza tecnica dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

1. I progetti definitivi e le perizie di variante e suppletive, d'importo complessivo superiore a 25 milioni di euro, relativi alle opere di competenza statale o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, da realizzare da parte di ANAS S.p.A. e delle altre Concessionarie autostradali, sono sottoposti alla valutazione tecnico-economica del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Art. 2.

1. Qualora i progetti e le perizie di variante e suppletive, di importo complessivo inferiore a 25 milioni di euro presentino elementi di particolare rilevanza, il concedente di ANAS S.p.A. e delle altre Concessionarie autostradali può chiedere la valutazione tecnico-economica del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Art. 3.

1. Per i progetti delle opere strategiche e di preminente interesse nazionale, di cui alla Legge 21 dicembre 2001, n. 443, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici è obbligatorio, ai sensi dell'art. 161, comma 6 e dell'art. 127 comma 3 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, secondo le modalità di cui al successivo art. 163, comma 2, lettera c).

Il decreto ministeriale n. 399 del 12 maggio 2009 e il decreto ministeriale n. 622 del 21 luglio 2009 sono sostituiti dal presente decreto.

Il presente decreto sarà trasmesso agli Organi di controllo e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 19 giugno 2015

*Il Ministro: DELRIO**Registrato alla Corte dei conti il 21 luglio 2015**Ufficio di controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
e del Ministero dell'ambiente della tutela del territorio e del mare
Registro n. 1, foglio n. 2714***15A08226**

DECRETO 29 settembre 2015.

Modalità di ripartizione e di erogazione delle risorse finanziarie destinate agli investimenti nel settore dell'autotrasporto.**IL MINISTRO**

Visto l'art. 1, comma 150 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, che autorizza, a decorrere dall'anno 2015, la spesa di 250 milioni di euro annui per interventi in favore del settore dell'autotrasporto;

Visto l'art. 1, comma 151, della citata legge n. 190 del 2014 che dispone che, a valere sulla quota riservata all'incentivazione di progetti di investimento nel settore, una quota parte non superiore al 20 per cento delle risorse medesime è destinata alle imprese che pongono in essere iniziative dirette a realizzare processi di ristrutturazione e aggregazione;



Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze 29 aprile 2015, n. 130 che in applicazione del citato art. 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, ha ripartito le suddette risorse fra le diverse aree d'intervento per il triennio 2015-2017, avuto riguardo alle esigenze del settore dell'autotrasporto;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2015 n. 283 che, al fine di garantire una congrua misura delle deduzioni forfetarie di spese non documentate, tenuto conto delle difficoltà in cui versa il settore ed in particolare le imprese artigiane, ha incrementato le risorse destinate alla copertura delle deduzioni forfetarie stesse e, per il corrente anno 2015, ha rimodulato la ripartizione effettuata con il decreto 29 aprile 2015, n. 130;

Visto l'art. 1, comma 1, lettera d) del citato decreto interministeriale n. 130 del 2015, come modificato dal decreto ministeriale 6 agosto 2015, n. 283, che ha destinato 15 milioni di euro per l'anno 2015 per investimenti finalizzati allo sviluppo dell'intermodalità e della logistica e ad iniziative dirette a realizzare processi di ristrutturazione e aggregazione, rinviando ad apposito decreto, da adottarsi da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la disciplina delle modalità di erogazione di dette risorse, nonché gli oneri di gestione e le spese di funzionamento degli interventi ai sensi dell'art. 19, comma 5, del decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102;

Visto il decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33;

Visto il regolamento (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, ed in particolare l'art. 2, paragrafo 1, punto 29 e gli articoli 17 e 36 che consentono aiuti agli investimenti a favore delle piccole e medie imprese;

Visto il regolamento (UE) n. 1407/2013 del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti "de minimis";

Preso atto che, ai fini della individuazione dei costi ammissibili, occorre fare riferimento, in via generale, al sovra costo necessario per acquisire la tecnologia più evoluta da un punto di vista tecnico ed ambientale;

Visto l'art. 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 i destinatari degli aiuti di dichiarare di non rientrare fra coloro che hanno ricevuto e, successivamente, non rimborsato, o depositato in un conto bloccato, gli aiuti individuati quali illegali o incompatibili dalla Commissione europea;

Visto l'art. 19, comma 5, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 201, il quale 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 e che gli oneri relativi alla gestione dei predetti fondi ed interventi pubblici siano a carico delle risorse finanziarie dei fondi stessi;

Valutata l'utilità di garantire l'incentivazione all'acquisto di veicoli industriali a motorizzazione alternativa a gas naturale e biometano, onde assicurare un minor livello di emissioni inquinanti nei territori più sensibili e nelle più lunghe percorrenze, al fine di massimizzare gli effetti benefici sull'ambiente, in continuità con la misura prevista per l'esercizio finanziario 2014;

Ritenuto opportuno incentivare, per le piccole e medie imprese, l'acquisizione di semirimorchi volti al rinnovo del parco veicolare e a diversificare la produzione massimizzando l'utilizzo delle modalità di trasporto alternative al trasporto stradale, nonché incentivare l'acquisto di beni capitali destinati al trasporto intermodale, ovvero container e casse mobili, anche al fine di ottimizzare la catena logistica;

Considerato che l'incentivazione per l'acquisto di semirimorchi dotati di dispositivi innovativi non ancora obbligatori atti a ridurre i consumi può essere diretta a tutte le imprese e non solo alle piccole e medie 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;

Ritenuto che l'insieme degli interventi di cui sopra, unito ad una maggiorazione degli incentivi a favore delle reti di imprese che effettuano gli investimenti previsti, consente di dare un primo impulso al rinnovamento ed alla ristrutturazione del settore, con particolare riferimento alla tutela dell'ambiente, allo sviluppo dei servizi logistici ed al riequilibrio modale, anche andando ad incidere sulla attuale polverizzazione che connota il settore stesso;

Sentite le associazioni di categoria dell'autotrasporto maggiormente rappresentative;

Vista la nota della Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità n. 15616 del 6 agosto 2015;

Decreta:

Art. 1.

Finalità e ambito di applicazione

1. Le disposizioni del presente decreto disciplinano la ripartizione e le modalità di erogazione delle risorse finanziarie relative all'anno 2015, nel limite di spesa pari a 15 milioni di euro, di cui all'art. 1, comma 1, lettera d), del decreto interministeriale del 29 aprile 2015, n. 130, come modificato dal decreto interministeriale 6 agosto 2015, n. 283.



2. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate all'incentivazione a beneficio delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi attive sul territorio italiano, in regola con i requisiti di iscrizione al Registro elettronico nazionale e all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, per il rinnovo e l'adeguamento tecnologico del parco veicolare, per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale, nonché per favorire iniziative di collaborazione e di aggregazione fra le imprese del settore nei limiti e secondo le modalità di cui al presente decreto.

3. 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.

4. Ad ogni tipologia dei seguenti investimenti sono destinati gli importi di seguito specificati, corrispondenti ad una quota parte delle risorse globalmente disponibili, pari a 15 milioni di euro:

a) 6,5 milioni di euro per acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di autoveicoli, nuovi di fabbrica, adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico da 3,5 a 7 tonnellate, nonché pari o superiori a 16 tonnellate, a trazione alternativa a metano CNG e gas naturale liquefatto LNG;

b) 6,5 milioni di euro per acquisizione anche mediante locazione finanziaria, di 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;

c) 2 milioni di euro per l'acquisizione, da parte di piccole e medie imprese, anche mediante locazione finanziaria, di container e casse mobili, intesi quali unità di carico intermodale standardizzate in modo da assicurarne la compatibilità con tutte le tipologie di mezzi di trasporto, così da facilitare l'utilizzazione di differenti modalità di trasporto in combinazione fra loro, senza alcuna rottura di carico, ovvero senza che la merce venga trasbordata o manipolata dal vettore, o dal caricatore.

5. I contributi, di cui al comma 4, sono erogabili 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 della Direzione 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.

6. Ove, a causa dell'esaurimento delle risorse disponibili per ciascuna area anche dopo l'eventuale rimodulazione di cui al comma 5, il numero delle imprese ammesse al beneficio non consenta l'erogazione degli importi a ciascuna spettanti, con decreto del Direttore della Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità si procederà alla riduzione proporzionale dei contributi fra le stesse imprese collocate nelle aree rispetto alle quali le risorse si sono rivelate insufficienti.

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 4 per singola impresa non può superare euro 400.000,00. 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. Non si procede all'erogazione del contributo 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. Resta fermo che i beni di cui al comma 4 non possono essere alienati e devono rimanere nella disponibilità del beneficiario del contributo fino al 31 dicembre 2018, pena la revoca del contributo erogato.

Art. 2.

Importi dei contributi, costi ammissibili e intensità di aiuto

1. Gli investimenti di cui al presente decreto sono finanziabili esclusivamente se avviati in data posteriore alla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ed ultimati entro il 31 marzo 2016.

2. In relazione agli investimenti di cui all'art. 1, comma 4, lettera a), del presente decreto, sono finanziabili le acquisizioni, anche mediante locazione finanziaria, di:

a) automezzi industriali pesanti a trazione alternativa a metano CNG e gas naturale liquefatto LNG, di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate e fino a 7 tonnellate. Il contributo è determinato in euro 4.000 per ogni veicolo, considerando la notevole differenza di costo con i veicoli ad alimentazione diesel;

b) automezzi industriali pesanti a trazione alternativa a metano CNG e gas naturale liquefatto LNG di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 16 tonnellate. Il contributo è determinato in euro 9.000 per ogni veicolo a trazione alternativa a metano CNG ed in euro 13.000 per ogni veicolo a trazione alternativa a gas naturale liquefatto LNG, considerando la notevole differenza di costo con i veicoli ad alimentazione diesel.

3. In relazione agli investimenti di cui all'art. 1, comma 4, lettera b) del presente decreto, sono finanziabili:

a) le acquisizioni effettuate da piccole e medie imprese, secondo la definizione di cui alla normativa europea di riferimento, anche mediante locazione finanziaria, di 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. Il contributo viene determinato 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 6.000 per ogni semirimorchio;



b) le acquisizioni effettuate da imprese che non rientrano tra le piccole e medie imprese, nel limite del 40 per cento del costo di un dispositivo innovativo di cui all'allegato 1 al presente decreto, di cui deve essere dotato il semirimorchio. Nel caso in cui il veicolo sia dotato di più di un dispositivo, si prende in considerazione quello di costo superiore.

4. In relazione agli investimenti di cui all'art. 1, comma 4, lettera c) del presente decreto, sono finanziabili le acquisizioni effettuate da piccole e medie imprese, secondo la definizione di cui alla normativa europea di riferimento, anche mediante locazione finanziaria, di container e casse mobili, intesi quali unità di carico intermodale standardizzate in modo da assicurarne la compatibilità con tutte le tipologie di mezzi di trasporto così da facilitare l'utilizzazione di differenti modalità di trasporto in combinazione fra loro, senza alcuna rottura di carico, ovvero senza che la merce venga trasbordata o manipolata dal vettore o dal caricatore. Il contributo viene determinato 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 del contributo unitario pari a euro 2.000.

5. Le intensità di aiuto di cui ai commi precedenti sono maggiorate, ove gli interessati ne facciano espressa richiesta, del:

a) 10 per cento, per le acquisizioni di cui al comma 2, in caso di piccole e medie imprese, secondo la definizione di cui alla normativa europea di riferimento. 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 e il volume del fatturato conseguito nell'ultimo esercizio fiscale;

b) 15 per cento, per le acquisizioni di cui ai commi 3 e 4 effettuate da piccole e medie imprese, secondo la definizione di cui alla normativa europea di riferimento, se effettuate da imprese aderenti ad una rete di imprese. A tal fine gli interessati trasmettono, all'atto della presentazione della domanda di ammissione ai benefici, 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.

Art. 3.

Modalità di dimostrazione dei requisiti richiesti

1. In caso di acquisizione dei veicoli di cui all'art. 2, comma 2, gli aspiranti ai benefici hanno l'onere di fornire, a pena di inammissibilità, la prova documentale che i beni acquisiti possiedono le caratteristiche tecniche richieste dal presente decreto.

2. Con decreto del Direttore della Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, da emanarsi entro quindici giorni decorrenti dalla data di pubblicazione del presente decreto, sono definite le modalità di dimostrazione dei suddetti requisiti. Con il medesimo decreto sono definite le modalità di presentazione delle domande, secondo quanto previsto all'art. 4.

Art. 4.

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, ed iscritte al Registro elettronico nazionale istituito dal Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009.

2. Le modalità di presentazione delle domande e i conseguenti adempimenti gestionali relativi all'istruttoria delle richieste pervenute sono stabilite con il decreto di cui all'art. 3, comma 2.

Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ed entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione.

Roma, 29 settembre 2015

Il Ministro: DELRIO

Registrato alla Corte dei conti il 14 ottobre 2015

Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, registro n. 1, foglio n. 3278

ALLEGATO I

Allegato tecnico

Articolo 2, commi 3 e 4

Elenco dei dispositivi tecnici innovativi rilevanti ai fini dell'ammissibilità dei contributi per l'acquisizione di semirimorchi 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.

1) spoiler laterali e/o appendici aerodinamiche posteriori ammesse dal Reg. UE n. 1230/2012

2) sospensioni a controllo elettronico con sistemi intelligenti di distribuzione del carico sugli assali

3) Pneumatici di classe C3 con coefficiente di resistenza al rotolamento RCC inferiore a 8,0 Kg/t dotati di *Tyre Pressure Monitoring System* (TPMS)

4) Telematica indipendente collegata al sistema denominato EBS (*Electronic Braking System*), in grado di valutare l'efficienza dell'utilizzo dei semirimorchi e lo stile di guida e di frenata del veicolo.

15A08185

