



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE
ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE
E PER L'INTERMODALITÀ

M INF-TSI
Direzione Generale per il Trasporto
Stradale e per l'Intermodalità
TSI
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0018358-22/09/2014-USCITA

Alle Associazioni di categoria degli autotrasportatori
LORO SEDI

All'ANFIA
Viale Pasteur 10
00144 Roma

All'UNRAE
Via Abruzzi 25
00187 Roma

Oggetto: Incentivi a favore di investimenti nel settore dell'autotrasporto di merci (Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 307 del 3 luglio 2014) – Istruzioni operative.

Con le indicazioni e i chiarimenti che seguono l'Amministrazione si propone di supportare le imprese di autotrasporto nella presentazione delle domande per l'ammissione ai contributi finanziari previsti per la realizzazione di programmi d'investimento nel settore dell'autotrasporto. Le informazioni che seguono devono intendersi come la traduzione sul piano pratico-operativo delle disposizioni recate dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti DM 307 del 3 luglio 2014. Nelle pagine che seguono dopo una breve illustrazione del contesto giuridico in cui si inserisce il decreto ministeriale sopra menzionato, si forniranno le linee guida utili per la compilazione delle domande di ammissione ai contributi.

1. Considerazioni introduttive – Contesto normativo

Presupposto giuridico del decreto ministeriale 307 del 3 luglio 2014 è costituito dall'articolo 1, comma 1, lettera d), del decreto interministeriale (MIT-MEF), prot. 224 del 20 maggio 2014, che ha operato, per il corrente esercizio finanziario, la ripartizione delle risorse a favore del settore dell'autotrasporto (complessivamente pari ad euro 300.113.793,00), destinando 15 milioni agli investimenti finalizzati alla modernizzazione del parco veicolare in chiave maggiormente eco-compatibile, e all'apertura del settore verso forme più evolute di logistica applicata al trasporto e alla movimentazione delle merci.

Coerentemente sono incentivate le acquisizioni di veicoli per il trasporto merci dotati di motore a trazione alternativa, nonché di semi rimorchi nuovi di fabbrica, destinati al trasporto intermodale (combinato strada-mare e strada-ferrovia).

Posto che le misure incentivanti di cui al DM 307 del 3 luglio 2014 integrano una tipica fattispecie di aiuto di Stato che, in quanto tale, deve rispettare la normativa comunitaria sia quanto alle condizioni di ammissibilità e sia quanto alla individuazione dei costi ammissibili e alla definizione delle intensità d'aiuto, il Ministero ha proceduto ad armonizzare le disposizioni del

D.M. 307/2014 con le disposizioni relative alla Sezione 4, relativa agli "Aiuti per la tutela dell'ambiente" del regolamento generale di esenzione per categoria n. 800/2008, come sostituito dal nuovo regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014, entrato in vigore dal 1° luglio 2014, che consente l'erogazione di aiuti senza necessità di chiedere la relativa autorizzazione.

Tutto ciò si traduce nella conseguenza che relativamente alle tipologie di investimento di cui all'art. 1, comma 1 lettere a) e b) del decreto, possono essere incentivati soltanto le acquisizioni di veicoli, che per la tecnologia di cui sono applicazione, sono suscettibili di innalzare i livelli di tutela ambientale e nei soli limiti di una determinata percentuale del sovracosto da identificarsi con il maggior onere economico che un investimento tecnologicamente ed ambientalmente più evoluto comporta, riconoscendo, nei casi di cui alla lettera c), l'intero costo nei soli casi in cui l'assenza di aiuti e di norme comunitarie di riferimento non consente l'individuazione di un parametro di riferimento alla cui stregua valutare il sovra-costi¹.

Per quanto riguarda l'acquisizione di veicoli a motore, l'importo del contributo è stato predeterminato dalla stessa amministrazione in applicazione dei criteri prima enunciati; nel caso dei semirimorchi la quantificazione del contributo sarà possibile soltanto con la dimostrazione dei costi effettivamente sostenuti.

Si prevede, in linea con le misure simili del passato e previa dimostrazione della sussistenza dei relativi requisiti, la possibilità del riconoscimento di una maggiorazione pari al 10% dell'importo riconosciuto nel caso l'impresa richiedente rientri fra le PMI (vedi *ultra* § 6).

E' inoltre prevista, relativamente alle acquisizioni dei semirimorchi, una maggiorazione del 5% ove il veicolo risulti dotato o di pneumatici di classe C3 con coefficiente di resistenza al rotolamento inferiore a 8,0kg/g (classe di efficienza energetica da A ad E di *rolling resistance*), dotati di *Tyre Pressure Monitoring System* (TPMS), ovvero il richiedente il beneficio dimostri di aver proceduto a contestuale radiazione di un rimorchio o semirimorchio con più di 10 anni di età (per rottamazione o per esportazione).

2. Soggetti ammessi a proporre la domanda e beneficiari del contributo

Beneficiari della presente misura d'incentivazione sono le imprese di autotrasporto di merci, in regola con i requisiti di iscrizione al Registro elettronico nazionale e all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi secondo la vigente normativa.

Gli aspiranti beneficiari devono essere iscritti al REN, fatti salvi i casi delle imprese che esercitano con veicoli di massa complessiva inferiori alle 1,5 tonnellate, per le quali è sufficiente la sola iscrizione presso l'Albo. Ne deriva che non solo le imprese per le quali l'attività di trasporto merci in conto terzi costituisce l'unica attività svolta, ma anche le imprese che non svolgono in via esclusiva tale attività possono proporre la domanda di ammissione ai contributi, sempre nella misura in cui siano regolarmente iscritte nei registri prima ricordati. Tale è il caso, a titolo di esempio, delle imprese di logistica e di spedizione o di trasloco.

Le imprese devono essere attive sul territorio italiano comprendendosi pure le imprese comunitarie aventi una sede secondaria in Italia (*i.e.* iscritte all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi).

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

¹ Nel caso dell'acquisizione di semirimorchi per il trasporto combinato ferroviario e per il trasporto combinato marittimo, pertanto, si farà riferimento al c.d. "scenario contro fattuale". Scopo dell'analisi di scenario è in particolare quello di ricostruire un'ipotetica situazione contro fattuale, ovvero lo scenario previsto in assenza di interventi, da utilizzare come riferimento nella fase valutativa.

costituiscono soggetti societari autonomi, aventi un proprio patrimonio e amministratori. Tali società (società cooperative, consorzi con attività esterna, società consortili), pertanto, non s'identificano con le imprese che hanno concorso a crearle. Da ciò conseguono alcuni importanti corollari:

- nel caso la domanda sia presentata da uno di siffatti organismi, la maggiorazione del 10% spetta alla società risultante dalla unione se avente i requisiti delle PMI;
- nel caso di domanda presentata da uno dei siffatti organismi, il contributo spetta unicamente a questi ultimi e non alle singole imprese che ne fanno parte, ed è riferito, ovviamente, all'investimento effettuato dalla società.

Diversamente si pone la questione nel caso delle cooperative *a proprietà divisa* e dei consorzi (non rientranti nel caso di cui sopra), iscritti nella sezione speciale dell'Albo degli autotrasportatori (nel caso siano intestatari di veicoli). In siffatti casi sono le singole imprese facenti parte della cooperativa o del consorzio a venire in considerazione e pertanto legittimate a presentare le domande per ottenere il contributo.

3. Modalità operative di funzionamento della misura – Dell'effetto "prenotativo" in particolare

I contributi vengono riconosciuti, previa verifica della sussistenza dei requisiti previsti dalla misura, sulla base dell'inserimento degli aspiranti beneficiari in un apposito elenco redatto sulla base dell'ordine di presentazione delle domande e fino ad esaurimento delle risorse finanziarie.

Posto che non è prevista alcuna forma di graduatoria, ne derivano due conseguenze strettamente correlate:

a) viene confermato l'effetto prenotativo dell'importo del contributo che verosimilmente spetterebbe all'istante ove la domanda fosse accolta, connesso con la proposizione della domanda.

Tale meccanismo è preordinato a garantire la copertura economica ai fini dell'erogazione del contributo e non già a riconoscere al soggetto proponente un'aspettativa giuridicamente tutelata all'ammissione al contributo. In altre parole prevedendosi la possibilità di proporre domanda in presenza del solo contratto, si prevede che l'Amministrazione accantoni l'importo presumibile del contributo, quale ricavabile dalla domanda, sottraendolo all'ammontare complessivo delle risorse disponibili, e quindi garantendo la copertura economica, senza che sia lecito per l'impresa vedervi una implicita ammissione al contributo, sia per quanto riguarda il se del contributo stesso, e sia per quanto riguarda l'importo definitivo dello stesso (subordinato alla rendicontazione dei costi sostenuti ex art. 3, comma 4).

Tale effetto conseguirà solamente all'esito dell'esame istruttorio della domanda presentata finalizzato alla verifica dell'effettivo perfezionamento dell'investimento attraverso la dimostrazione del pagamento del corrispettivo (nel caso della locazione finanziaria del pagamento almeno del primo canone), nonché dell'avvenuta immatricolazione del veicolo nei termini previsti dalla base giuridica (ovvero dell'avvenuta presentazione della domanda di immatricolazione proposta all'Ufficio motorizzazione civile competente).

Logico corollario di quanto sopra è costituito dalla previsione che ad accertato esaurimento delle risorse destinate al presente regime d'aiuto (15 milioni di euro), non verranno esaminate le domande spedito oltre quella data (che sarà resa conoscibile tramite apposito avviso pubblicato sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

L'effetto prenotativo di cui si è detto produce i suoi effetti solo alla condizione che gli aspiranti al beneficio, all'atto della presentazione della domanda, producano copia del contratto di

acquisizione di data coeva o posteriore rispetto all'entrata in vigore del decreto (rinviando ad un momento successivo la dimostrazione del perfezionamento dell'investimento stesso, nonché le attestazioni del costruttore circa le caratteristiche tecniche del veicolo ed in particolare la conformità con le specifiche tecniche di cui al decreto ministeriale).

Fermo questo appare comunque opportuno chiarire che con l'espressione "contratto di acquisto", può senz'altro farsi riferimento anche ad un ordinativo di acquisto purché si traduca sostanzialmente in una sorta di preliminare di contratto avente effetti obbligatori, con il quale una parte si impegna al pagamento del prezzo/corrispettivo allorché il venditore/fornitore sia nelle condizioni di trasferire la disponibilità del veicolo. Si deve trattare, in buona sostanza, di un atto negoziale avente le caratteristiche di un atto giuridico impegnativo che produce per le parti effetti obbligatori. Dall'atto negoziale di cui sopra deve risultare in modo chiaro ed univoco l'importo del prezzo pattuito con l'indicazione della parte di esso dovuto a fini fiscali. Si tratta, in buona sostanza di un preventivo di spesa che non può determinare in capo all'impresa richiedente alcun legittimo affidamento sull'importo del contributo che verrà commisurato ai costi effettivamente rendicontati e documentati. Appare chiaro che è escluso che l'Amministrazione possa procedere al riconoscimento del beneficio se entro i termini previsti il richiedente non comprovi il perfezionamento dell'operazione (vedi *ultra*).

b) L'erogazione dei contributi avviene fino a concorrenza delle risorse disponibili.

Dato che le imprese che hanno presentato richieste giudicate ammissibili sono inserite nell'elenco degli ammessi fino a concorrenza delle risorse stanziare, pari a 15 milioni di euro, ne consegue che la commissione non esaminerà le domande spedite successivamente al giorno in cui dette risorse sono terminate.

Soltanto nel caso in cui, una volta terminata l'istruttoria delle domande pervenute entro la data di esaurimento delle risorse, si dovessero rendere disponibili ulteriori risorse per effetto del rigetto di alcune istanze, sarà possibile procedere con l'esame delle istanze spedite successivamente a detta data, in ogni caso seguendo anche in tal caso il rigoroso ordine di spedizione delle domande, e fino ad esaurimento delle risorse rese ulteriormente disponibili.

4. Tipologia delle aree d'intervento (art. 1, comma 1, lettere a), b), c))

Si è già detto come con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 307 del 3 luglio 2014 il legislatore si sia proposto di incentivare l'acquisizione, da parte delle imprese di autotrasporto, di veicoli a basso impatto ambientale che utilizzino motori tecnologicamente innovativi conformemente agli orientamenti della stessa Commissione europea, anche attesa l'utilizzazione nelle aree urbane.

Nel quadro, appunto, dell'incentivazione all'utilizzo di carburanti alternativi per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra, si inseriscono gli incentivi di cui all'art. 1, comma 1, lettere a) e b). E' bene chiarire da subito che si tratta di veicoli a trazione alternativa (gas naturale nella sua forma compressa – CNG o liquefatta – LNG o biometano) esclusiva, con esclusione dei cosiddetti veicoli ibridi (alimentati alternativamente a carburante tradizionale o a gas) la cui acquisizione, pertanto, non può essere incentivata.

Mette conto evidenziare come il riferimento all'acquisizione anche mediante locazione finanziaria, di autoveicoli, nuovi di fabbrica, adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico superiori a 3,5 tonnellate e fino a 7 tonnellate a trazione alternativa a gas naturale (nella sua forma compressa – CNG o liquefatta – LNG) o biometano deve intendersi comprensivo

anche dei veicoli aventi massa pari a 3,5 tonn., nonché a 7 tonn. con esclusione di quelli di peso inferiore a 3,5 tonn. e di peso superiore a 7 tonn.

Deve sottolinearsi come gli investimenti in questione sono finanziabili esclusivamente e senza eccezione alcuna ove avviati a partire dalla data di pubblicazione del decreto nella Gazzetta Ufficiale (al riguardo farà fede la data del contratto o dell'ordinativo) e terminati entro la data del 31 maggio 2015 (a parte le eccezioni previste dall'art. 2, comma 2 e dall'art. 2, comma 3 per i veicoli non ancora omologati alla data di pubblicazione del decreto per i quali la data di scadenza è fissata al 30 novembre 2015).

Sono dunque incentivabili le seguenti tipologie di veicoli.

- a) 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 a trazione alternativa a gas naturale nella sua forma compressa – CNG o liquefatta – LNG o biometano.
- b) 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 16 tonnellate a trazione alternativa a gas naturale nella sua forma compressa – CNG o liquefatta – LNG o biometano.
- c) 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.

Si tratta dell'acquisizione, anche tramite locazione finanziaria, di semi rimorchi destinati in via prevalente al trasporto intermodale (combinato strada-ferrovia e strada-mare), rispondenti, rispettivamente alla normativa UIC 596-5 nel primo caso, ovvero dotati di ganci nave rispondenti alla normativa tecnica vigente con specifico riguardo alla normativa IMO. In entrambi i casi l'aspirante al beneficio, a pena di esclusione, dovrà produrre l'attestazione del costruttore che sotto la propria responsabilità dichiara le caratteristiche tecniche del veicolo conformi alla base giuridica. A tal fine non può ritenersi sufficiente una mera dichiarazione di conformità, ma dovranno essere espressamente attestate la conformità alla normativa UIC 596-5 e/o IMO.

Il requisito della destinazione in via prevalente al trasporto combinato di cui all'art. 1, comma 3, deve intendersi strettamente correlato alla previsione, ivi contenuta, di controlli finalizzati alla verifica della sussistenza di tale utilizzo prevalente. Deve perciò ritenersi che i semirimorchi di che trattasi non possano essere utilizzati sulla sola modalità stradale.

Il trasporto intermodale (detto anche *combinato* quando coinvolge solamente due modi, come per esempio strada e rotaia) che qui interessa, prevede il carico della merce su un semirimorchio stradale, il trasferimento dello stesso ad una vicina stazione ferroviaria, il successivo trasferimento a mezzo treno sino ad una stazione prossima alla località di destinazione ed infine l'ultimo tratto, per effettuare la consegna delle merci, nuovamente effettuato su strada; lo stesso è a dirsi, *mutatis mutandis*, per il combinato marittimo. Non rientrano nel novero degli investimenti soggetti a contributo le acquisizioni di beni capitali non aventi le caratteristiche dei veicoli destinati al trasporto intermodale, come containers e casse mobili, dispositivi di movimentazione e sollevamento delle merci, già oggetto dei contributi di cui al D.M. 118/2013.

Non saranno soggetti a contributo le acquisizioni di veicoli nuovi di fabbrica non immatricolati per la prima volta in Italia, a nulla rilevando che il veicolo sia stato precedentemente immatricolato all'estero e rivenduto in Italia a chilometri zero.

La sussistenza delle caratteristiche tecniche summenzionate deve essere certificata esclusivamente dal costruttore.

5. Modalità di determinazione dell'entità del contributo ed importi massimi

Per principio generale costituiscono spese ammissibili i costi espressamente considerati dalla base giuridica nazionale e comunitaria. E' questo il dato su cui operare i calcoli per determinare l'ammontare del contributo, al netto dell'I.V.A., applicando la relativa percentuale dell'intensità di aiuto (40% nel caso delle lett. a) e b), 20% nel caso della lett. c).

La maggiorazione del 10% prevista per le PMI deve calcolarsi sulla base dell'importo del contributo.

Nel caso delle tipologie di investimento ex **art.1, comma 1, lettere a) e b)**, l'Amministrazione ha predeterminato *ex ante* l'importo del contributo sulla base di un'intensità di aiuto non superiore al 40% del costo ammissibile. Tale costo è stato definito sulla base di una apposita indagine di mercato effettuata presso i principali costruttori operanti sul mercato nazionale finalizzata ad individuare i costi di acquisizione delle tecnologie necessarie per conseguire i maggiori vantaggi ambientali dei motori a gas nella sua forma compressa – CNG o liquefatta – LNG o biometano rispetto a quelli alimentati a *diesel*.

Sulla base di ciò nel caso della lett. a) l'importo è stato predeterminato in € **2.400**, mentre nel caso della lett. b) in € **9.200**, salvo le maggiorazioni.

Nel caso degli investimenti di cui alla lett. c), stante la varietà dei prodotti presenti sul mercato nonché la estrema difficoltà di individuare il sovra costo per la produzione di veicoli che, in quanto privi di motore, non si prestano a confronti sotto il profilo ambientale con veicoli più vetusti, l'importo del contributo viene commisurato al 20% dei costi ammissibili identificati con l'intero costo di acquisizione del veicolo IVA esclusa. E' previsto però che il contributo non possa in ogni caso superare l'importo di € **4.500**. Nel caso spetti la maggiorazione prevista dall'art. 2, comma 4, la soglia massima del contributo ascende ad € 6.000.

Si rammenta che l'importo massimo dei contributi riconoscibile per impresa è pari ad € 500.000. Dal momento che le risorse non sono state ripartite fra le varie aree d'intervento, è evidente che il limite suddetto fa riferimento al complesso degli investimenti effettuati dall'impresa.

Rimane fermo che, in caso di accertata disponibilità delle risorse alla data di ultimazione dell'attività istruttoria, tali soglie potranno essere derogate (in tutto o in parte), e sarà pertanto possibile erogare contributi di importo superiore ai limiti previsti.

5.1 Delle maggiorazioni in particolare.

Rilevano le maggiorazioni previste all'art. 2, comma 4 e comma 5.

In particolare per quanto concerne la maggiorazione per le PMI, la relativa definizione è stata stabilita, a livello comunitario, nella raccomandazione pubblicata sulla GUCE del 30/04/1996 aggiornata al 1° Gennaio del 2005.

Tale maggiorazione viene riconosciuta esclusivamente su richiesta apponendo una X sulla relativa casella della domanda ed allegando la dichiarazione sostitutiva attestante il numero dei dipendenti occupati ed il volume del fatturato.

La definizione di PMI utilizzata nel settore degli aiuti di Stato è identica alla definizione comune di PMI utilizzata dalla Commissione sulla base della specifica raccomandazione sulla

definizione di PMI. Tale definizione è riportata anche nell'allegato 1 del regolamento generale di esenzione per categoria³.

L'art. 2, comma 4 prevede una maggiorazione del 5% (ed in tal caso l'importo totale del contributo non può superare € 6.000) ove i semirimorchi risultino dotati almeno di " *pneumatici di classe C3 con coefficiente di resistenza al rotolamento inferiore a 8,0Kg/g (classe di efficienza energetica da A ad E di rolling resistance), dotati di Tyre Pressare Monitorino System (TPMS)*", o contestualmente all'acquisizione, sia stato radiato un rimorchio o semirimorchio con più di 10 anni di età.

Il diritto alla maggiorazione del 5% consegue, pertanto, provando anche una sola delle caratteristiche sopra ricordate; di contro l'eventuale sussistenza di entrambe non comporta il raddoppio della maggiorazione.

La presenza delle caratteristiche tecniche suddette deve essere attestata esclusivamente dal costruttore.

Per quanto concerne la contestuale radiazione di un rimorchio o semirimorchio, l'aspirante beneficiario dovrà produrre il certificato di radiazione rilasciato dal Pubblico Registro Automobilistico, ovvero il certificato con il quale il demolitore si impegna a provvedere direttamente alla restituzione della targa ed alla cancellazione al P.R.A. (art. 46 D.lgs. 22/97). Nel caso di demolizione, infatti, occorre rivolgersi ad un demolitore autorizzato, il quale provvederà a ritirare il veicolo (o quello che ne resta), rilascia un Certificato di Rottamazione da consegnare all'intestatario dello stesso e, entro 30 giorni, provvederà alla definitiva radiazione al P.R.A. La consegna di un veicolo per la demolizione, presso un demolitore autorizzato può essere effettuata anche da persona diversa dall'intestatario purché autorizzato dallo stesso, o da colui che si dichiara proprietario ma non intestatario in quanto in possesso di un atto non trascritto. In tal caso occorrerà esibire l'atto non trascritto o compilare l'autocertificazione in mancanza dello stesso.

A conclusione della registrazione della radiazione il P.R.A. emetterà il Certificato di Radiazione con l'indicazione della data di consegna del veicolo al demolitore.

Ai fini della comprensione dell'esatto significato del concetto di contestualità della radiazione, deve evidenziarsi che essa può anche essere riferita alla data dell'effettiva acquisizione del semirimorchio, intendendosi per tale, la data della consegna del nuovo mezzo.

6. Oneri del richiedente successivi alla proposizione della domanda - della prova dell'ultimazione dell'investimento in particolare

Se in virtù dell'effetto prenotativo quale conseguenza della proposizione della domanda (beninteso ricorrendone tutte le condizioni), l'Amministrazione si limita ad accantonare l'importo presumibile del contributo, quale ricavabile dalla domanda, sottraendolo all'ammontare

³ Una **media impresa** è un'impresa che risponde a tutti i seguenti criteri:

- impiega meno di 250 dipendenti e
- registra un fatturato annuo non superiore ai 50 milioni di EUR e/o un totale di bilancio non superiore a 43 milioni di EUR.

■ Una **piccola impresa** è un'impresa che soddisfa tutti i seguenti criteri:

- impiega meno di 50 dipendenti e
- registra un fatturato annuo e/o un totale di bilancio non superiore a 10 milioni di EUR.

■ Una **microimpresa** è un'impresa che soddisfa tutti i seguenti criteri:

- impiega meno di 10 dipendenti e
- registra un fatturato annuo e/o un totale di bilancio non superiore a 2 milioni di EURO.

Tali criteri vanno applicati all'impresa nel suo insieme (incluse le imprese controllate situate in altri Stati membri e al di fuori dell'UE). Il regolamento fornisce le definizioni di impresa *autonoma*, di impresa *associata* e di impresa *collegata* al fine di valutare l'effettiva posizione economica della PMI in questione.

complessivo delle risorse disponibili, e quindi garantendo la relativa copertura economica, è solo con la dimostrazione dell'effettivo perfezionamento dell'investimento entro i termini previsti che la mera aspettativa di fatto connessa con l'effetto prenotativo, è suscettibile di tradursi in un'aspettativa giuridicamente fondata.

Infatti entro il termine previsto dal decreto ministeriale (articolo 2, commi 2, 3 e 4) l'aspirante al beneficio ha l'onere di dimostrare di aver concluso l'investimento, attraverso la prova del pagamento del corrispettivo (dimostrabile con la trasmissione della fattura), e la prova dell'avvenuta immatricolazione (ovvero di averla richiesta entro lo stesso termine al competente UMC).

In buona sostanza l'interessato dovrà fornire:

- 1) prova dell'avvenuta immatricolazione entro il termine (ovvero della presentazione della relativa richiesta all'UMC, mediante la ricevuta rilasciata dallo stesso UMC);
- 2) Prova della corrispondenza delle caratteristiche tecniche dei veicoli con quanto richiesto dal D.M. 307/2014, esclusivamente attraverso l'attestazione del costruttore.
- 3) prova dei costi effettivamente sostenuti attraverso idonea rendicontazione (fattura) corredata da breve relazione esplicativa dei costi con richiamo alle voci della fattura; per il caso del leasing si veda il § 6.2.
- 4) Nel caso della richiesta di beneficiare della maggiorazione di cui dell'art. 1, comma 1, lett. c), la prova della contestuale radiazione di un vecchio semirimorchio che potrà dirsi soddisfatta ove le procedure della radiazione del veicolo si collochino nell'arco temporale compreso fra la data del titolo di acquisto (non anteriore all'entrata in vigore del decreto) e la data della immatricolazione del nuovo semirimorchio, ovvero in alternativa la prova che i veicoli sono dotati dei dispositivi di cui all'art. 2, comma 4, primo punto.
- 5) prova della presenza dei requisiti per avere diritto alla maggiorazione per le PMI.

Ovviamente, è appena il caso di ricordare che i soggetti beneficiari del contributo hanno l'onere di dimostrare, giusta quanto previsto dall'art. 6 della legge 25 febbraio 2008, n. 34, recante "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee" (Legge comunitaria 2007), 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 (**vedi all. 1**).

Ne consegue che l'interessato dovrà, alternativamente attestare di non essere stato destinatario di una procedura di recupero, ovvero in caso contrario di aver restituito l'importo erogato e dichiarato illegale dalla Commissione europea. Nel caso della concessione della facoltà della restituzione in forma rateale (ove naturalmente ancora in corso) non è consentito attestare il pagamento di una sola rata *sic et simpliciter*, quanto piuttosto che il pagamento avviene regolarmente rispettando il piano concordato con l'Amministrazione.

6.1 Modalità di trasmissione della documentazione integrativa

La documentazione integrativa e finale dovrà essere presentata per posta raccomandata con avviso di ricevimento ovvero presentata con consegna a mano (il timbro apposto dall'ufficio postale nel primo caso, la ricevuta rilasciata dall'Amministrazione nel secondo caso, faranno fede circa il rispetto del termine), in allegato ad una nota di trasmissione a firma del legale rappresentante dell'impresa (con fotocopia di un documento di identità in corso di validità), facendo riferimento alla domanda a suo tempo proposta.

La commissione di valutazione nel procedere all'esame della documentazione inviata (avendo nel frattempo abbinato la documentazione integrativa con la domanda a suo tempo proposta), ove verifichi la corrispondenza dei requisiti tecnici del veicolo con le specifiche del DM

307 del 3 luglio 2014, l'avvenuta immatricolazione (o la richiesta di immatricolazione), nonché la prova dei costi sostenuti e comunque la sussistenza di tutte le condizioni previste, la include nell'elenco. In caso contrario, dichiarerà la non ammissibilità dell'investimento.

6.2 Del contratto di leasing in particolare

In considerazione della peculiare natura del contratto di leasing, risultante dalla commistione degli schemi del contratto di vendita con patto di riservato dominio (art. 1523 c.c.) e del contratto di locazione (art. 1571 c.c.), la questione della dimostrazione del perfezionamento dell'investimento si pone in termini affatto peculiari.

Posto, infatti, che l'acquisizione del bene si perfeziona soltanto con il pagamento integrale dei canoni pattuiti (verosimilmente ben oltre la data di ultimazione dell'investimento previsto dal DM), l'aspirante al beneficio che ha presentato domanda allegando il contratto (da intendersi in senso stretto), dovrà dimostrare entro i termini a pena di inammissibilità:

- l'avvenuta immatricolazione (ovvero la presentazione della relativa istanza all'UMC);
- la corrispondenza delle caratteristiche tecniche del veicolo con le disposizioni della base giuridica;
- il pagamento integrale soltanto del primo canone previsto dal contratto di leasing, di solito di importo maggiore di quelli successivi, in considerazione della sua specifica funzione di tutela verso il rischio d'insolvenza.
- L'avvenuta presa in consegna del bene attraverso il relativo verbale.

Stante che la base giuridica della misura d'aiuto di cui si discorre presuppone che l'investimento per il quale si richiede il contributo sia finalizzato all'acquisizione di un bene in proprietà, ne deriva che la sola locazione finanziaria è ammissibile con esclusione di quella particolare forma di *leasing* che viene definita locazione operativa o noleggio operativo, inteso quale contratto in base al quale l'utilizzatore ha la disponibilità del bene per un periodo di tempo determinato, verso il pagamento di un canone periodico di norma comprensivo dei servizi manutentivi e commisurato al valore d'uso dello stesso bene.

7. Presentazione delle domande e istruttoria

Il decreto ministeriale del 3 luglio 2014 prevede una sola forma di domanda e consente la proposizione di una sola domanda ad impresa.

La domanda per accedere ai contributi deve essere redatta utilizzando i modelli disponibili sulla G.U., ovvero quello disponibile sul sito web dell'Amministrazione, riempiendo tutti i campi di interesse e corredandola di tutta la documentazione ivi prevista e deve essere presentata, esclusivamente ad avvenuto avvio dell'investimento, a partire dalla data di pubblicazione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, ed entro il termine perentorio del 30 novembre 2014, al Ministero dei trasporti - Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, Via Giuseppe Caraci, 36 - 00157 Roma, tramite raccomandata con avviso di ricevimento, ovvero mediante consegna a mano, presso la stessa Direzione generale. In tale ultima ipotesi, l'ufficio di segreteria della Direzione generale rilascerà ricevuta comprovante l'avvenuta consegna. Ai fini di quanto previsto dall'articolo 1, comma 3 verranno prese in considerazione la data di spedizione della raccomandata e la data di consegna a mano.

Si raccomanda di proporre la domanda di ammissione ai contributi utilizzando preferibilmente il modello reso disponibile, in formato WORD sul sito dell'Amministrazione, nella parte dedicata all'autotrasporto – contributi ed incentivi – risorse finanziarie 2014.

Il modello di domanda si compone di 3 sezioni.

La prima sezione dovrà riportare i dati del richiedente e dell'impresa; si richiama, in particolare l'attenzione sulle informazioni concernenti i recapiti telefonici, fax, posta elettronica e posta elettronica certificata che gli aspiranti al beneficio dovranno comunicare con esattezza nel loro esclusivo interesse.

Del pari essenziali risultano le informazioni sul numero di iscrizione al REN (al riguardo si rimanda a quanto detto al § 2 della presente circolare).

Le coordinate bancarie comunicate con la domanda si riterranno sempre corrette a meno che l'interessato non ne comunichi la variazione.

Nella seconda sezione dovranno essere comunicati i dati afferenti all'investimento, che nei casi dell'art. 1, comma 1, lettere a) e b) è costituito dal numero dei veicoli acquisiti (essendo irrilevante, ai fini della definizione del contributo già predeterminato dalla stessa Amministrazione, il costo sostenuto; di contro nel caso della lett. c), diviene indispensabile l'indicazione del costo sostenuto esclusa l'IVA.

Coloro i quali intendano avvalersi della maggiorazione prevista a favore delle PMI hanno l'onere di barrare la relativa casella. In ogni caso non si procederà al riconoscimento di alcuna maggiorazione ove il richiedente non abbia allegato l'autocertificazione attestante la presenza dei requisiti necessari per la qualificazione di PMI (si veda quanto riportato al § 5.1)

Nella terza sezione il richiedente si limiterà semplicemente a barrare le caselle in corrispondenza della documentazione allegata (che giova ricordare in questa prima fase è limitata a quanto necessario per il prodursi dell'effetto "prenotativo" cioè: copia del contratto o dell'ordinativo, nonché, ove sia il caso, prova di rientrare nelle PMI, prova che il veicolo è dotato di Pneumatici di classe C3 con coefficiente di resistenza al rotolamento inferiore a 8,0kg/g (classe di efficienza energetica da A ad E di *rolling resistance*), dotati di *Tyre Pressure Monitoring System* (TPMS).

7.1 Istruttoria

All'istruttoria procedimentale provvede apposita commissione di nomina dirigenziale. Terminata la fase istruttoria ne sarà comunicato l'esito a ciascuna impresa che ha fatto domanda di ammissione al contributo; detta comunicazione sarà dovuta sia in caso di accoglimento della domanda come in caso di rigetto. Nei casi in cui la commissione ritenesse necessario acquisire ulteriori informazioni o chiarimenti invierà apposita richiesta di integrazione.

E' solo con il provvedimento amministrativo di riconoscimento del contributo che l'impresa richiedente acquisisce il diritto all'erogazione del contributo (beninteso sussistendo le condizioni previste dalla normativa fiscale e antimafia per poter procedere all'erogazione del contributo).

Si coglie l'occasione per ribadire che in nessun caso la commissione si pronuncerà sull'ammissibilità degli investimenti ancor prima della proposizione della domanda. Al riguardo giova ricordare che la commissione è deputata esclusivamente ad esprimere giudizi di ammissibilità sugli investimenti proposti con le domande, con esclusione di ogni forma di valutazione preventiva, che oltre a compromettere un efficiente e spedito svolgimento delle funzioni proprie della commissione stessa o, comunque, dell'Amministrazione, finirebbe per tradursi in un'attività di consulenza tecnico-giuridica con evidente possibile disparità di trattamento fra gli interessati, alcuni dei quali, in buona sostanza, sarebbero facilitati da tali risposte preventive, che non potrebbero essere assicurate all'intera potenziale platea degli interessati.

Il procedimento istruttorio trova nell'elenco finale, ordinato sulla base della data di presentazione delle istanze, l'atto conclusivo prodromico alla successiva fase del pagamento⁴.

7.2 Erogazione del contributo

L'erogazione del contributo, tramite accredito bancario diretto, rimane subordinato all'esito delle verifiche richieste dalla legge in ordine all'assenza di situazioni debitorie con il fisco (c.d. verifica "Equitalia"), all'assenza di obblighi di restituzione di aiuti di Stato, e, ricorrendone i presupposti, all'assenza di fenomeni di inquinamento mafioso (c.d. verifiche "antimafia").

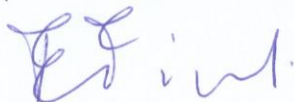
Dell'avvenuta erogazione dei contributi sarà data notizia sul sito WEB del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, giusta quanto previsto dall'art. 18 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134.

8. Divieto di cumulo

La previsione del divieto di cumulo con altri contributi ricevuti per le medesime tipologie di investimenti ad opera di altre Amministrazioni dello Stato, delle Regioni, o degli Enti locali, è finalizzata ad evitare che un medesimo soggetto, nello stesso lasso di tempo possa avvantaggiarsi dalla contemporanea vigenza di altri regimi di aiuto conseguendo contributi di importo elevato suscettibile di porsi in contrasto con eventuali soglie previste dalla normativa comunitaria.

Nessuna ipotesi di cumulo è configurabile con i contributi eventualmente ricevuti sulla base del DM 118/2013, concernente i contributi per investimenti effettuati nell'anno 2013.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Enrico Finocchi)



AR

⁴ Ovviamente al fine di accertare eventuali abusi ed operazioni puramente speculative, ed essendo ovvio che la fattura serve a comprovare l'acquisto e i costi sostenuti, saranno effettuati controlli specifici circa l'effettivo pagamento del prezzo, soprattutto nel caso venga allegata, alla domanda, fattura non quietanziata.

L'Ufficio procedente potrà, in sede di verifica circa l'effettiva realizzazione dell'investimento, richiedere la dimostrazione della l'effettiva ed attuale acquisizione del bene, da comprovarsi anche con il documento di trasporto (DTT), ovvero copia della bolla di consegna.