



Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

VISTO l'articolo 1, commi 14 e 15, 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*”;

VISTA la legge 30 dicembre 2020, n. 178, recante “*Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023*”;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, recante “*Ripartizione del fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese*”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 41 del 18 febbraio 2021;

CONSIDERATO che sul capitolo 7251, piano di gestione n. 5, risultano disponibili 50 milioni di euro finalizzati a incentivare il rinnovo del parco autobus, adibiti ai servizi di linea di lunga percorrenza e ai servizi di noleggio con conducente strumentali al turismo, con alimentazione alternativa ad elevata sostenibilità;

CONSIDERATO, inoltre, che dette risorse ammontano a 10,5 milioni di euro per l'annualità 2020 in conto residui, a 21,2 milioni di euro per l'annualità 2021, a 18,3 milioni di euro per l'annualità 2022;

VISTO il regolamento n. 107 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) recante “*Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli di categoria M2 o M3 con riguardo alla loro costruzione generale*”;

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'articolo 2, paragrafo 1, punto 29 e l'articolo 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;

CONSIDERATO che gli incentivi finanziari di cui al presente decreto sono inquadrabili nella cornice di cui al predetto regolamento (UE) n. 651/2014;

VISTO l'articolo 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;

VISTO l'articolo 8 del summenzionato regolamento (UE) n. 651/2014, in materia di cumulo di contributi costituenti aiuti di Stato;

VISTA la legge 29 luglio 2015, n. 115, recante “*Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea*” (Legge europea 2014) in materia di istituzione del Registro Nazionale degli Aiuti di Stato (R.N.A.);

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 sovracosto necessario per acquisire la tecnologia più evoluta da un punto di vista scientifico ed ambientale;

VISTO l'articolo 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 di persone e quelle dei costruttori di autobus;

DECRETA

Art. 1

(Oggetto e finalità dell'incentivo massimo)

1. Le disposizioni del presente decreto disciplinano le modalità di erogazione delle risorse finanziarie, destinate ad incentivare le imprese autorizzate all'esercizio della professione di trasportatore su strada di persone a investire nel rinnovamento del parco autobus, attraverso l'acquisizione avvenuta in Italia, anche tramite locazione finanziaria o patto di riservato dominio, di autobus M2 ed M3 di classe III o B (di seguito “autobus”) nuovi di fabbrica ad elevata sostenibilità ecologica ad alimentazione alternativa o a gasolio euro VI step E, nel limite complessivo di spesa pari a 50 milioni di euro ripartite lungo l'arco temporale 2020/2022, al netto di quanto dovuto, entro il limite del 1,5%, alla società Consap S.p.A. nella sua qualità di soggetto gestore.
2. Le misure di incentivazione di cui al presente decreto 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.
3. Conformemente al principio della necessaria presenza dell'effetto d'incentivazione di cui all'articolo 6 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014, gli incentivi agli investimenti di cui al presente decreto sono concedibili esclusivamente se gli stessi investimenti siano avviati in data successiva all'entrata in vigore del presente decreto.

4. Il proprietario, o se del caso l'utilizzatore, dell'autobus acquisito non può essere sostituito da altro soggetto giuridico entro il 31 dicembre 2026, pena - a seconda dei casi - il venir meno dell'erogazione o la revoca dell'incentivo massimo erogato. La continuità aziendale, che non implica sostituzione di soggettività giuridica, si ha nel caso di fusioni, incorporazioni, conferimenti di rami di azienda e regolarizzazioni di successioni ereditarie.

Art. 2

(Modalità di funzionamento)

1. Gli incentivi, di cui all'articolo 3, commi 1 e 2, sono prenotati a favore di un'impresa con la presentazione di domanda degli stessi, anche cumulativa per più autobus, fino ad esaurimento delle risorse disponibili. A tal fine le domande per ottenere l'incentivo sono ammesse all'istruttoria, solo quando sono presentate:
 - a) in costanza di disponibilità di risorse utilizzabili. Il raggiungimento di detto limite è verificato con aggiornamenti costanti sulle disponibilità residue, avuto riguardo alla somma degli importi degli incentivi massimi erogabili richiesti nelle domande pervenute e pubblicate, assieme al totale dell'importo di quest'ultima somma, sulla piattaforma del soggetto gestore di cui all'articolo 5, comma 1. Qualora le domande siano presentate quando le risorse sono esaurite, le stesse sono ammesse all'istruttoria solo ove si rendessero disponibili ulteriori risorse, ai sensi del comma 3;
 - b) tramite la piattaforma del soggetto gestore <https://www.autobusaltasostenibilita.it>;
 - c) firmate digitalmente dal rappresentante legale dell'impresa;
 - d) entro il periodo decorrente dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al termine individuato da decreto del Direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto;
 - e) contestualmente ad una dichiarazione del rappresentante legale dell'impresa, sostitutiva di certificazione e di atto notorio, ai sensi degli articoli 46 e 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, relativa:
 - I. alla data del contratto di acquisto degli autobus;
 - II. all'importo, IVA esclusa, del corrispettivo, previsto nel contratto di acquisto, o delle rate di finanziamento o di atto di riservato dominio, previste nel piano di ammortamento a carico dell'impresa istante, in scadenza entro il termine individuato da decreto del Direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto;
 - III. eventualmente alla avvenuta radiazione per rottamazione di un autobus di classe inferiore ad euro VI.
2. Nel caso in cui l'impresa richiedente l'incentivo non produca nella fase di rendicontazione, entro il termine individuato da decreto del Direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto, la quietanza di pagamento del corrispettivo previsto dal contratto di acquisto o le quietanze delle rate previste dal piano di ammortamento in scadenza, oltre alla prova dell'avvenuta rottamazione di cui al comma 1, lettera e), punto III, e, in ogni caso, nel corso della fase istruttoria ed in quella di rendicontazione di cui all'articolo 4, comma 1, quando il Soggetto gestore dovesse rilevare

mancanze ovvero irregolarità non sanabili, quest'ultimo ne fornisce comunicazione alla Commissione di cui all'articolo 4, comma 3, che previa validazione dell'istruttoria del soggetto gestore, propone al Direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto il provvedimento motivato con cui dispone la non ammissione dell'impresa istante all'incentivo o a parte di esso. In questo caso il corrispondente importo precedentemente accantonato nel corso della fase di prenotazione torna nella piena o, se del caso, parziale disponibilità delle risorse, con possibilità di procedere con lo "scorrimento" della graduatoria ordinata in base alla data di presentazione della domanda.

3. La ripartizione degli stanziamenti nell'ambito delle aree di intervento di cui all'articolo 3, lettere a) e b), comma 1, può essere rimodulata con decreto del Direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto qualora, per effetto delle domande presentate, si rendano disponibili risorse a favore di un'area in cui le stesse non risultino sufficienti.

Art. 3

(Investimenti ammissibili e importi dei contributi)

1. Il fondo di cui al capitolo 7251, piano gestionale 5, salvo quanto previsto al comma 2 e all'articolo 1, comma 1, per finanziare i seguenti investimenti relativi all'acquisto, anche mediante locazione finanziaria e patto di riservato dominio, è così ripartito:
 - a) 20.000.000 euro per autobus M2 ed M3 di classe B, nuovi di fabbrica, ad alimentazione:
 - 1) elettrica (*full electric*), per un incentivo pari a euro 50.000;
 - 2) ibrida (diesel/elettrico), per un incentivo massimo pari a euro 40.000;
 - 3) CNG e LNG, per un incentivo massimo pari a euro 30.000;
 - b) 5.000.000 euro per autobus M3 di classe III, nuovi di fabbrica, ad alimentazione:
 - 1) elettrica (*full electric*), per un incentivo pari a euro 70.000;
 - 2) ibrida (diesel/elettrico), per un incentivo pari a euro 60.000;
 - 3) CNG e LNG, per un incentivo pari a euro 50.000;
 - c) 5.000.000 euro per autobus nuovi di fabbrica, ad alimentazione a gasolio, con motore euro VI step E o categoria superiore:
 - 1) M2 di classe B con un incentivo pari 20.000;
 - 2) M3 di classe B con un incentivo pari euro 30.000;
 - d) 20.000.000 euro per autobus M3 di classe III, nuovi di fabbrica, ad alimentazione a gasolio, con motore euro VI step E o categoria superiore con un incentivo pari ad euro 40.000.
2. Alle imprese che, contestualmente all'acquisizione di un autobus di cui al comma 1, lettere a) e b), dimostrino anche l'avvenuta radiazione per rottamazione di un autobus di classe inferiore ad euro VI, viene riconosciuto un aumento dell'incentivo pari ad euro 5.000 qualora quest'ultimo, a pena di inammissibilità, sia stato in disponibilità per almeno un anno antecedente all'entrata in vigore del presente decreto.

3. Non sono cumulabili gli incentivi relativi ad un medesimo autobus, erogabili ai sensi di differenti misure d'incentivazione, allorché i costi ammissibili siano i medesimi.

Art. 4

(Fasi procedurali)

1. Il procedimento istruttorio si articola in due fasi distinte e successive:
 - A. la fase di accantonamento dell'importo presuntivo dell'incentivo astrattamente spettante a ciascuna impresa richiedente lo stesso, all'avvio della quale viene prodotta la dichiarazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), in allegato alla domanda degli incentivi di cui all'articolo 3, commi 1 e 2. In tale fase un apposito contatore, predisposto dal soggetto gestore di cui all'articolo 5, effettua il costante aggiornamento di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a). In caso di esaurimento delle risorse finanziarie le domande saranno ammesse con riserva ai fini dell'eventuale scorrimento dell'elenco degli istanti, ai sensi dell'articolo 2, comma 2;
 - B. la successiva fase di rendicontazione, nel corso della quale, entro il termine individuato da decreto del Direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto, le imprese che hanno prodotto una domanda ammissibile ai sensi della lettera a) e dell'articolo 2, comma 1, forniscono le quietanze e la prova dell'avvenuta rottamazione di un autobus di classe inferiore ad euro VI, di cui all'articolo 2, comma 2. Qualora l'impresa richiedente non rispetti il termine di cui al periodo precedente, decade dagli effetti della prenotazione e le risorse, corrispondenti all'importo anche parziale dell'incentivo prenotato a suo favore, sono riacquisite al fondo, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, con possibilità di procedere con lo scorrimento della graduatoria in base alla data di presentazione della domanda. La prova dell'avvenuta rottamazione di un autobus di classe inferiore ad euro VI consiste nell'indicazione del numero di targa e nella dichiarazione dell'impresa di demolizione dell'avvenuta rottamazione oppure di presa in carico dell'autobus, con l'impegno di procedere alla stessa, avvenuta nel periodo compreso tra la data di entrata in vigore del presente decreto e il termine individuato da decreto del Direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto.

Art. 5

(Soggetto gestore e Commissione di validazione)

1. Le attività istruttorie connesse all'erogazione degli incentivi, nonché all'implementazione della piattaforma informatica <https://www.autobusaltasostenibilita.it>, di gestione delle fasi istruttorie e di rendicontazione di cui all'articolo 4, comma 1, e l'effettuazione delle verifiche normativamente previste per ricevere gli incentivi e di pagamento sono curate dalla società CONSAP S.r.l., quale soggetto gestore, a seguito di delega, mediante atto convenzionale, da sottoscrivere entro quindici giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, che determina, inoltre, ai sensi dell'articolo 19, comma 5, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 201, le risorse attribuibili a titolo di corrispettivo, comprensivo di I.V.A. al 22%, a copertura delle spese di funzionamento e degli oneri di gestione sostenuti e risultanti alla voce "costi della produzione" del bilancio di

esercizio, tenuto conto che tale attività di gestione non dà luogo, per il soggetto gestore, a margini di profitto o a conseguimento di utili.

2. Il soggetto gestore, nell'ambito delle risorse allo stesso attribuite sulla base degli atti convenzionali, provvede alla realizzazione dell'applicazione informatica, tramite la quale gestisce le domande di incentivo e il flusso documentale, nonché l'attività istruttoria connessa alle fasi di cui all'articolo 4, comma 1, e al pagamento dell'incentivo effettivamente spettante a ciascuna impresa. Il soggetto gestore provvede, in particolare, all'aggiornamento dei "contatori" per determinare, in fase di prenotazione a seguito di produzione delle domande, le risorse disponibili, alla predisposizione dell'elenco delle domande ammissibili, ordinate sulla base della data di presentazione, alla verifica della rendicontazione e al pagamento degli incentivi, ferma restando la funzione di indirizzo e di direzione in capo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto. La Commissione di validazione di cui al comma 3, qualora sussistano i requisiti previsti dal presente decreto, conclude il procedimento con proposta di accoglimento della domanda ai fini dell'adozione del provvedimento di accoglimento da parte dell'amministrazione, ovvero, in caso contrario, dell'adozione del provvedimento di rigetto.
3. Con decreto del Direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto è nominata una Commissione, senza oneri per la finanza pubblica, per la validazione dell'istruttoria compiuta dal soggetto gestore delle domande presentate. Tale Commissione è composta da un Presidente, individuato tra i dirigenti di II fascia in servizio presso il Dipartimento per la mobilità sostenibile, e da due componenti, individuati tra il personale di area III, in servizio presso il medesimo Dipartimento, nonché da un componente individuato tra il personale di area II con le funzioni di segreteria. Ai componenti della Commissione non è corrisposto alcun emolumento, indennità o rimborso spese.

Art. 6

(Cumulabilità degli aiuti)

1. Ai sensi dell'articolo 8, commi 3, 4 e 5 del Regolamento generale di esenzione (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014, in caso di identità di costi ammissibili e dei beni oggetto degli incentivi, gli aiuti erogati ai sensi del summenzionato regolamento non possono essere cumulati con altri aiuti di Stato.
2. Gli aiuti di Stato esentati ai sensi del regolamento d'esenzione di cui sopra non possono essere cumulati con aiuti erogati ai sensi del regolamento (UE) 1407 della commissione del 18 dicembre 2013 («*de minimis*») relativamente agli stessi costi ammissibili se tale cumulo porta a un'intensità di aiuto superiore ai livelli stabiliti ai sensi del regolamento generale di esenzione (UE) n. 651/2014.
3. Per la verifica del rispetto delle norme sul cumulo fra aiuti di Stato, il soggetto gestore si avvale del registro nazionale sugli aiuti di Stato (R.N.A.) gestito dal Ministero dello sviluppo economico.

Art. 7
(Verifiche e controlli)

1. In ogni caso, è sempre fatta salva la facoltà del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto di effettuare tutti gli accertamenti e le verifiche anche successivamente all'erogazione dei contributi e di procedere, in via di autotutela, con l'annullamento del relativo provvedimento di accoglimento e di disporre in ordine all'obbligo di restituzione del incentivo massimo concesso al bilancio dello Stato quando, in esito alle verifiche effettuate, emergano gravi irregolarità in relazione alle dichiarazioni sostitutive prodotte dai soggetti beneficiari e alle quietanze di pagamento o di altra documentazione prodotte in fase di rendicontazione.

Il presente decreto, vistato e registrato dai competenti Organi di controllo ai sensi di legge, entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

IL MINISTRO