



Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

VISTO l'articolo 10, comma 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'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;

VISTA la legge 27 dicembre 2017, n. 205 che destina al settore dell'autotrasporto per l'annualità 2018 risorse finanziarie pari ad euro 236.181.685;

VISTO, altresì, il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 28 dicembre 2017, recante "Ripartizione in capitoli delle Unità di voto parlamentare relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e per il triennio 2018-2020" (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 303 del 30 dicembre 2017) ed in particolare la tabella 10 ivi allegata ove figurano iscritte nel capitolo 1337, denominato "Fondo per gli interventi in favore del settore dell'autotrasporto" - dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, risorse, in termini di competenza e cassa, pari ad euro 236.181.685 per l'anno 2018;

VISTO il decreto interministeriale (MIT-MEF) 27 marzo 2018, n. 153, che, sulla base dell'articolo 1, comma 150 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, ripartisce le risorse complessivamente destinate al settore dell'autotrasporto per l'annualità 2018 fra le diverse ipotesi d'intervento ed in particolare l'articolo 1 comma 1 lettera d) che destina 33.600.000 a favore degli investimenti;

VISTO il verbale della riunione del 28 marzo 2018 che dà conto delle richieste delle principali associazioni di categoria dell'autotrasporto con riferimento alla ripartizione della somma pari ad euro 33.600.000 fra le varie tipologie di investimento;

CONSIDERATO che gli incentivi finanziari di cui al presente decreto costituiscono fattispecie di aiuti di Stato compatibili ai sensi e per gli effetti degli articoli artt. 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea;

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 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;

RITENUTO necessario continuare a dare impulso al rinnovamento ed alla ristrutturazione del settore dell'autotrasporto, con particolare riferimento allo sviluppo dei servizi logistici ed al riequilibrio modale avuto riguardo anche alla tutela dell'ambiente;

VISTO il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 1 dicembre 2015, n. 219, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 11 gennaio 2016, n.7, recante sistema di riqualificazione elettrica destinato ad equipaggiare autovetture M e N1, recante la disciplina delle procedure per l'approvazione dell'installazione di sistemi di riqualificazione elettrica su veicoli già immatricolati con motore termico;

RITENUTO necessario prevedere anche per l'anno 2018 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 territori più sensibili, nonché per le più lunghe percorrenze, al fine di massimizzare gli effetti benefici sull'ambiente;

RITENUTO di dover ricomprendere anche i dispositivi idonei ad operare la riconversione in veicoli elettrici di autoveicoli per il trasporto merci a trazione tradizionale;

CONSIDERATA la necessità di prevedere anche per l'annualità 2018 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 portacasse, 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;

DECRETA:

Art. 1

(Finalità e ambito di applicazione)

1. Le disposizioni del presente decreto disciplinano le modalità di erogazione delle risorse finanziarie relative all'anno 2018 nel limite di spesa pari a euro 33.600.000 e la loro ripartizione fra le varie tipologie d'investimento fatto salvo quanto dovuto alla società Rete Autostrade Mediterranee S.p.a. quale soggetto gestore dell'attività istruttoria.
2. 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, per il rinnovo e l'adeguamento tecnologico del parco veicolare, per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale.
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, nonché, ove del caso, nel rispetto delle condizioni previste dall'articolo 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.

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 euro 33.600.000:
- a) 9,6 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 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'articolo 36 del Regolamento (CE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014;
 - b) 9 milioni di euro per radiazione per rottamazione di veicoli pesanti di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, con contestuale acquisizione di veicoli nuovi di fabbrica conformi alla normativa euro VI di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 10, commi 2 e 3, del Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009;
 - c) 14 milioni di euro per 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) 1 milione di euro 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'articolo 36 del Regolamento (CE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014.
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 procede alla riduzione proporzionale dei contributi fra le stesse imprese collocate negli elenchi degli ammessi a beneficio 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'articolo 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 750.000,00. 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 di cui al comma 4 non possono essere alienati e devono rimanere nella disponibilità del beneficiario del contributo fino a tutto il 31 dicembre 2021, pena la revoca del contributo erogato. Non si procede comunque 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.

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 successiva alla data di entrata in vigore del presente decreto ed ultimati entro il 15 aprile 2019.
2. In relazione agli investimenti di cui all'articolo 1, comma 4, 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 pari o 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 pari o 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 pari o superiore a 7 tonnellate fino a 16 tonnellate, ed in euro 20.000 per ogni veicolo a trazione alternativa a gas naturale liquefatto LNG ovvero a motorizzazione ibrida (*diesel/elettrico*) di massa pari o superiore a 16 tonnellate, considerando la notevole differenza di costo con i veicoli ad alimentazione *diesel*;
 - c) per l'acquisizione 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 a 1.000 euro.
3. In relazione agli investimenti di cui all'articolo 1, comma 4, 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 pari o superiore a 11,5 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 11,5 tonnellate a 16 tonnellate, euro 10.000 per ogni veicolo euro VI di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 16 tonnellate.
4. In relazione agli investimenti di cui all'articolo 1, comma 4, 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.

5. Nei casi di cui al comma 4, lettere a), b) e c) 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 4, 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 4, lettera c), installate su tali veicoli.

6. In relazione agli investimenti di cui all'articolo 1, comma 4, lettera d), del presente decreto, sono finanziabili le acquisizioni, effettuate anche mediante locazione finanziaria, di gruppi di 8 casse mobili e 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.

7. 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 6. 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 presentazione 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'articolo 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. 3

(Modalità di dimostrazione dei requisiti richiesti)

1. In relazione alla acquisizione dei beni di cui all'articolo 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 adottarsi entro quindici giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore 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'articolo 4.

Art. 4

(Destinatari della misura di aiuto)

1. Possono proporre domanda le imprese di autotrasporto 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 (C.E) 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 e i conseguenti adempimenti gestionali relativi all'istruttoria delle richieste pervenute sono stabilite con il decreto di cui all'articolo 3, comma 2.

Art. 5

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo alla data della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

IL MINISTERO




Allegato 1

Dispositivi innovativi (art. 2, comma 4 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.