

Visto il regolamento concernente la struttura ed il funzionamento dell'agenzia nazionale di valutazione del sistema universitario e della ricerca (ANVUR), adottato con decreto del Presidente della Repubblica n. 76 del 1° febbraio 2010, ai sensi dell'art. 2, comma 140, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286;

Vista l'istanza e le successive integrazioni con le quali l'Istituto «SinaPsi - Scuola di Psicoterapia della Gestalt» ha chiesto l'abilitazione ad istituire e ad attivare un corso di specializzazione in psicoterapia in Cagliari - via Garavetti, 22 - per un numero massimo degli allievi ammissibili a ciascun anno di corso pari a venti unità e, per l'intero corso, a ottanta unità;

Visto il parere favorevole, espresso dalla suindicata commissione tecnico-consultiva di cui all'art. 3 del regolamento nella riunione del 9 marzo 2017;

Vista la favorevole valutazione tecnica di congruità in merito all'istanza presentata dall'Istituto sopra indicato, espressa dalla predetta Agenzia nazionale di valutazione del sistema universitario e della ricerca (ANVUR) nella seduta del 31 maggio 2017, trasmessa con nota prot. 2575 del 9 giugno 2017;

Decreta:

Art. 1.

1. Per i fini di cui all'art. 4 del regolamento adottato con decreto 11 dicembre 1998, n. 509, l'Istituto «SinaPsi - Scuola di Psicoterapia della Gestalt» è abilitato ad istituire e ad attivare, nella sede principale di Cagliari - via Garavetti, 22 - ai sensi delle disposizioni di cui al titolo II del regolamento stesso, successivamente alla data del presente decreto, un corso di specializzazione in psicoterapia secondo il modello scientifico-culturale proposto nell'istanza di riconoscimento.

2. Il numero massimo di allievi da ammettere a ciascun anno di corso è pari a venti unità e, per l'intero corso, a ottanta unità.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 12 luglio 2017

*Il Capo del Dipartimento:* MANCINI

17A05266

## MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 20 giugno 2017.

**Modalità di erogazione delle risorse per investimenti a favore delle imprese di autotrasporto per l'annualità 2017.**

### IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Visto l'art. 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, ed, in particolare, l'art. 2, paragrafo 1, punto 29 e l'art. 17 che consentono aiuti agli investimenti a favore delle piccole e medie imprese, nonché gli articoli 36 e 37 che consentono aiuti agli investimenti per innalzare il livello della tutela ambientale o l'adeguamento anticipato a future norme dell'Unione europea;

Visto il regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e modifica e abroga la direttiva 97/68 (CE);

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

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



pria attività quasi esclusivamente nei confronti dell'amministrazione dello Stato;

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

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, recante la ripartizione delle risorse destinate al settore dell'autotrasporto per il triennio 2015-2017, in applicazione del suddetto art. 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190;

Vista la legge 11 dicembre 2016 n. 232, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019»;

Visto il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 dicembre 2016, n. 102065 recante «ripartizione in capitoli delle unità di voto parlamentare relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e per il triennio 2017-2019», che prevede l'iscrizione, per l'anno 2017, di euro 37.000.000 sul capitolo 7309 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - «Spese da destinare alla prosecuzione degli interventi volti all'utilizzo di modalità di trasporto alternative al trasporto stradale e all'ottimizzazione della catena logistica»;

Visto il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante «Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo» ed in particolare l'allegato 1 che ha operato una decurtazione pari ad euro 1.049.823 delle risorse finanziarie originariamente stanziata a favore degli investimenti già pari ad euro 37.000.000;

Considerato, pertanto, che, in conseguenza della decurtazione operata dal citato decreto-legge n. 50 del 2017, i fondi destinati per l'anno 2017 al finanziamento delle misure a favore degli investimenti sono complessivamente pari ad euro 35.950.177;

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;

Visto il decreto del Ministro dello sviluppo economico, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 25 gennaio 2016 recante «Nuova disciplina per la concessione ed erogazione del contributo in relazione a finanziamenti bancari per l'acquisto di nuovi macchinari,

impianti e attrezzature da parte di piccole e medie imprese», ed, in particolare, l'art. 5, commi 3 e 8, relativi agli investimenti ammissibili e l'art. 7, comma 1, concernenti il cumulo delle agevolazioni;

Ritenuto necessario prevedere, anche per l'anno 2017, incentivi per la prosecuzione del processo di rinnovo del parco veicolare delle imprese di autotrasporto ed in particolare per l'acquisto di veicoli industriali a motorizzazione alternativa a gas naturale e 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;

Ritenuto opportuno, altresì, incentivare l'acquisizione di rimorchi e semirimorchi per trasporto intermodale, attraverso l'ottimizzazione dell'utilizzo di modalità alternative al trasporto stradale, nonché l'acquisizione di beni strumentali destinati al trasporto intermodale, ovvero 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 tecnologico ed ambientale;

Considerata la necessità che la previsione della radiazione, tramite rottamazione dei veicoli più obsoleti, si coniughi con il rinnovo del parco veicolare, ottimizzando così gli effetti favorevoli sull'ambiente e sulla sicurezza della circolazione stradale;

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 principali associazioni di categoria dell'autotrasporto;



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 2017, nel limite di spesa pari a euro 35.950.177 e la loro ripartizione fra le varie tipologie d'investimento.

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 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, nonché, ove del caso, nel rispetto delle condizioni previste dall'art. 10, commi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009.

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 35.950.177 a seguito della decurtazione di cui decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50:

a) 10,5 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 pari o superiore a 3,5 tonnellate a trazione alternativa a metano CNG, gas naturale liquefatto LNG e elettrica (Full Electric) nonché per l'acquisizione di dispositivi idonei ad operare la riconversione di autoveicoli per il trasporto merci a motorizzazione termica in veicoli a trazione elettrica, ai sensi dell'art. 36 del regolamento (CE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014;

b) 10 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'art. 10, commi 2 e 3, del regolamento (CE)

n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009;

c) 14,4 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) 1.050.177 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'art. 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'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 700.000,00. 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 2019, 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 dalla data di entrata in vigore del presente decreto ed ultimati entro il 15 aprile 2018.

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:

a) di automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica a trazione alternativa a metano CNG e elettrica di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate e fino a 7 tonnellate, nonché veicoli a motorizzazione ibrida (diesel + elettrico). 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, considerando la notevole differenza di costo con i veicoli ad alimentazione diesel;

b) di automezzi industriali pesanti nuovi di fabbrica a trazione alternativa 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 a metano CNG, ed in euro 20.000 per ogni veicolo a trazione alternativa a gas naturale liquefatto LNG ovvero a motorizzazione ibrida (diesel + elettrico), 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'art. 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'art. 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, le 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 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 quanto 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 quanto indicato al comma 4, lettera *c)*, installate su tali veicoli.

6. In relazione agli investimenti di cui all'art. 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'art. 3, comma 4-ter, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33.

8. Le maggiorazioni di cui al comma 7 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'art. 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'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, iscritte al Registro elettronico nazionale istituito dal regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 ovvero le 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'art. 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.

Roma, 20 giugno 2017

*Il Ministro: DELRIO*

Registrato alla Corte dei conti il 10 luglio 2017

Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,  
del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare,  
registro n. 1, foglio n. 2827



**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 (*Electronic Braking System*) per la distribuzione del carico sugli assali in caso di carichi parziali o non uniformemente distribuiti.
4. *Tyre Pressure Monitoring System* (TPMS), oppure *Tyre Pressure and Temperature Monitoring System* (TPTMS), oppure *Tyre Pressure and Automatic Inflating Monitoring System*.
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 (*Electronic Braking System*) in grado di valutare l'efficienza di utilizzo di rimorchi e semirimorchi (tkm).
7. Dispositivi elettronici gestiti da centraline EBS (*Electronic Braking System*) 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 (*Electronic Braking System*) 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 (*Electronic Braking System*) 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.

