



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per la Mobilità Sostenibile
Direzione Generale Territoriale del Nord-Ovest

Il Direttore Generale

Agli UU.M.C. della DGT Nord Ovest
e Sezioni coordinate
Sede

Ai CC.P.A e Sezioni coordinate
Sede

Agli Sudi di consulenza automobilistica

Alla Utenza interessata

COMUNICAZIONE DI SERVIZIO n. 08 del 24.10.2023

LINEE GUIDA PROCEDURE DI NAZIONALIZZAZIONI DEI VEICOLI PRECISAZIONI ed INTEGRAZIONI

1) Premessa

Con la Comunicazione di servizio n. 06 del 18.09.2023 prot. n. 210079 sono state fornite le “linee guida” per l’applicazione delle nuove disposizioni recate dalle Circolari min.li prot. n. 9716 del 23/03/2023 e prot. n. 16524 del 29/05/2023 nell’ambito delle procedure di nazionalizzazione dei veicoli appartenenti alle categorie M – N – O – L.

In relazione sia ad alcuni quesiti qui posti, sia a scioglimento della riserva in merito a specifiche indicazioni per la conduzione delle visite e prove, si ritiene opportuno e necessario fornire le precisazioni ed integrazioni seguenti.

2) Precisazioni

2.1 - Quanto indicato al capo 4 b) della richiamata Comunicazione n. 06/2023 “*Veicoli di provenienza UE con omologazione nazionale antecedente all’entrata in vigore dell’obbligo dell’omologazione europea*”, il riferimento non può che essere all’omologazione nazionale, **intesa quale omologazione dello Stato di provenienza del veicolo**.

Il caso 4b), infatti, si riferisce a veicoli avente un’omologazione nazionale antecedente all’entrata in vigore dell’obbligo dell’omologazione europea; in tale ipotesi non ci si può riferire ad omologazioni trasposte nel sistema informatico in quanto di per sé la procedura della “trasposizione” concerne la memorizzazione nel sistema informatico CED di omologazioni globali.

Se poi il veicolo risulta rispondente ad un’omologazione a suo tempo rilasciata dall’Italia (per esempio lo Stato estero ha accettato un’omologazione nazionale italiana inserendola nel proprio sistema di omologazioni nazionali), sarà la dichiarazione del costruttore ad indicare tale riferimento italiano con ciò rendendo più facile la conduzione della visita e prova da parte dell’UMC o del CPA.

2.2 - Per tutte le situazioni in cui non risulti esplicitato un codice di omologazione europeo (vedi tabella riepilogativa del paragrafo 1), **ricorre la visita e prova** in quanto alla voce “k” o non è riportato alcun codice o sono presenti codici di omologazione “nazionale” (sia del tipo codificati nella tabella di cui al paragrafo 2 sia di altro tipo).

2.3 - Le fattispecie esplicitate al paragrafo 4) “*casi per i quali non necessita il coinvolgimento del CPA*”, sono casi per i quali – come ampiamente documentato – il CPA non potrebbe apportare un significativo ausilio all’attività di analisi documentale da parte dell’UMC.

Questo però non significa che, in casi di particolare complessità, gli UUMC non possano richiedere al CPA un parere o una consulenza su specifici aspetti documentali. Trattasi però di richiesta di parere/consulenza e non già di trasferimento della competenza ad espletare l'operazione.

2.4 – In merito alle “deroghe” riportate in alcuni documenti, è necessario precisare che – anche se come tali etichettate – non sono da considerarsi deroghe le risposdenze alle prescrizioni previste nelle tabelle delle prescrizioni tecniche.

in altri termini nei paragrafi 4c) e 4d) e con riferimento all'esempio dell'Allegato B connesso, è indicato che se il veicolo risponde alle prescrizioni previste per le omologazioni individuali UE (categorie M1 e N1) ovvero alle prescrizioni degli usi speciali, tali prescrizioni non devono intendersi come “deroghe” in quanto sono prescrizioni “alternative” esplicitamente consentite dagli atti normativi comunitari.

Ciò anche se non è stato rilasciato un certificato di omologazione individuale UE (che in quanto tale consentirebbe un'immatricolazione senza remore) e se una delle prescrizioni alternative è ribadita come “deroga” nel documento di circolazione (è proprio il caso ad esempio della regolazione del fascio anabbagliante che le norme dell'omologazione individuale UE consentono “non obbligatorio” e che viene riportata come deroga concessa per il Codice della strada tedesco nei documenti di circolazione provenienti dalla Germania).

La deroga infatti deve riferirsi ad una prescrizione per la quale non è stata individuata una delle alternative già previste negli atti normativi comunitari ovvero deve trattarsi di una deroga alla normativa per la quale l'Autorità di omologazione/immatricolazione dello Stato membro ha applicato prescrizioni “nazionali”.

2.5 – In ordine alla documentazione presentata e con riferimento ai casi di cui al paragrafo 4), si ribadisce che le certificazioni dei Servizi tecnici (tipo TUV) che costituiscono il presupposto per il rilascio del certificato di omologazione nazionale, **devono intendersi accettabili** solo se sono collegabili a tale certificato di omologazione nazionale (che viene acquisito anche se in copia) sia attraverso il visto in calce del Land e sia attraverso il riferimento numerico (numero del rapporto di prova del TUV riportato sul certificato di omologazione nazionale e sulla tabella riepilogativa delle prescrizioni applicate dal TUV).

Non sono invece accettabili documentazioni del TUV o di altri Servizi tecnici, rilasciate a sé stante senza collegamento con una certificazione acquisita dall'Autorità di omologazione/immatricolazione dello Stato membro.

Con l'occasione si ricorda che, ai sensi della circolare prot. n. 9716 del 23 marzo 2023, l'ente privato estero **che eventualmente può rilasciare certificazioni a sé stante senza quindi necessità di collegamento a certificazione dell'Autorità estera**, deve essere autorizzato dalla competente Autorità pubblica estera **che ne dà comunicazione alla DGMOT**, con deposito delle firme delle persone autorizzate.

Al momento si tratta di due soli Enti (TUV IBERICA e UTAC francese) anche se è attualmente all'esame da parte della stessa DGMOT una diversa e probabilmente più estesa possibilità di riconoscimento.

2.6 – In tutti i documenti di circolazione da rilasciare in Italia, è sempre necessario esplicitare - nelle righe descrittive - la normativa di riferimento in base alla quale il veicolo di provenienza estera è stato accettato. Per esempio e con riferimento ai casi di cui al paragrafo 4), andrà esplicitata una dicitura del tipo *“il veicolo risponde alle prescrizioni tecniche di cui alla tabella dell'Allegato II, parte I appendice 2 del Regolamento UE 2018/858 (o Allegato IV - Appendice 2 della direttiva 2007/46/CE)”*

L'esplicitazione anzidetta consente un successivo più agevole riscontro in sede di revisione del veicolo.

3) Linee guida per la conduzione delle visite e prove

A completamento delle prime indicazioni fornite con la Comunicazione di servizio n.6/2023, si fa presente che la dizione utilizzata *“rilevare eventuali dati o elementi che sono stati oggetto di deroga”*, sta a significare che deve trattarsi di effettiva deroga, come specificato al precedente punto 2.4.

L'evidenza di una deroga effettiva, infatti (e delle eventuali prescrizioni alternative se esplicitate nella documentazione), comporta sempre il coinvolgimento del CPA che deve poi redigere, con le proprie osservazioni e pareri, il rapporto da inviare alla DIV.3.

Ciò premesso, si rappresenta che per:

- ✓ la visita e prova dei veicoli con guida a destra provenienti dai paesi con circolazione a sinistra è stata emanata la Comunicazione di servizio n. 07/2023 del 06.10.2023;
- ✓ la casistica dei veicoli dei connazionali rimpatrianti continua a vigere quanto ancora previsto dalla circolare n. 27/1998 del 16.03.1998, salvo eventuali modifiche/integrazioni allo studio della DGMOT che si avrà cura di comunicare.

In merito poi ad altre casistiche ricorrenti nelle visite e prove e per le quali sono state richieste delucidazioni, si fa presente quanto segue.

3.1 – Protezione posteriore antincastro e dispositivi di aggancio nei veicoli industriali.

Come avviene in ambito nazionale, i dispositivi anzidetti non sono menzionati nei documenti di circolazione, né come tipo e né in base agli estremi di omologazione se presenti (la barra posteriore può essere omologata come entità tecnica e riportare gli estremi di omologazione, ma il veicolo potrebbe essere stato oggetto di omologazione nel suo complesso con la barra posteriore montata. I dispositivi di attacco meccanico – ganci, ralle, occhioni, perni – devono invece essere necessariamente omologati quali componenti come prescritto dalle norme CEE/UE e UNECE).

Per tale casistica ci si deve necessariamente attenere a quanto indicato nella documentazione nel presupposto che non siano state apportate modifiche al veicolo così come circolante e approvato nello Stato membro di provenienza. Devono invece costituire approfondimento (richiesta di ulteriore documentazione per esempio) eventuali situazioni che determinino dubbi sull'ammissibilità di strutture o componenti di tipo non riconducibile a situazioni note o accertabili.

3.2 – Sponde caricatrici, gru o altre sovrastrutture.

Anche tali sovrastrutture – a differenza da quanto previsto nella nostra prassi amministrativa – potrebbero non essere esplicitate nei documenti di circolazione o nella documentazione integrativa acquisita. I dati però relativi alle masse a vuoto dichiarate e riscontrate con pesatura diretta dovrebbero confermare la configurazione del veicolo. Le sovrastrutture suddette (sponde montacarichi e gru) debbono necessariamente recare la marcatura CE prevista per le strutture di sollevamento e quindi essere identificate.

In merito poi alla funzione della sponda posteriore quale protezione posteriore antincastro, se non in tal senso omologata come entità tecnica, si deve presupporre una possibilità che il veicolo sia stato omologato nella sua interezza con la sponda posteriore avente funzione anche di barra paraincastro.

3.3 – Strutture di traino del tipo “ribassato” per veicoli industriali.

Come già indicato al punto 3.1 precedente, i dispositivi di accoppiamento meccanico devono necessariamente tutti essere omologati ai sensi del Regolamento UNECE 55 ovvero ai sensi della direttiva 94/20/CE (se appartenenti a veicoli omologati secondo le previgenti normative comunitarie).

I marchi di omologazione (compresa la classe in base alla quale i dispositivi sono stati omologati) devono sempre comparire sul dispositivo o in prossimità di esso.

La posizione cosiddetta “ribassata” e salvo che non si tratti di dispositivi della classe “T” (*Dispositivi specifici di accoppiamento del timone, non automatici e di tipo non standard, che possono essere separati solo ricorrendo all'impiego di attrezzi e che sono in genere utilizzati per i rimorchi delle bisarche. Vanno omologati come coppia adattata*), deve comunque rispettare la prescrizione sull'accessibilità di cui al punto 1.3.5 dell'Allegato 7 del regolamento UN R55 con le eventuali previste eccezioni.

3.4 – Strutture di protezione anteriori

Le tipologie di “sistema di protezione frontale” sono due e cioè:

- la protezione frontale prevista per i veicoli M1 e N1 (direttiva 78/2009/CE, ora Regolamento UE 2021/535 Allegato XII) omologabile come entità tecnica, oggetto della circolare min.le n. 36551 del 26.11.2019 (comunemente inquadrati come “paraurti pesanti” o “bullbar”);
- il dispositivo di protezione antincastro anteriore (FUPD) dei veicoli N2 e N3 di cui al Regolamento UNECE 93.

L'ammissibilità dei dispositivi anzidetti va quindi valutata in relazione alla categoria del veicolo.

In particolare, per i veicoli M1 e N1 il tema è ampiamente e dettagliatamente trattato nella circolare n. 36551 richiamata e alla cui lettura si rimanda. Le disposizioni valgono anche all'atto della nazionalizzazione e pertanto la presenza di dispositivi omologati come entità tecnica non costituisce menzione nei documenti di circolazione, così come non è prevista la visita e prova ai sensi dell'art. 78 del nostro C.d.S.

Per quanto riguarda i veicoli N2 e N3 valgono le prescrizioni del Regolamento UNECE 93; trattandosi di un dispositivo che è finalizzato a proteggere i veicoli M1 e N1 in caso di collisione frontale con i veicoli industriali, il montaggio del dispositivo segue precise disposizioni in termini di altezza di applicazione da terra, altezza che – nella parte centrale – non può essere superiore a 400 mm.

Tali dispositivi sono normalmente ricoperti da strutture dotate o meno di dispositivi luminosi e il più delle volte sono leggermente arretrati rispetto al limite estremo del veicolo; difficilmente presentano quindi una struttura ad arco tipo “bullbar”.

Pertanto, l'eventuale presenza di “bullbar” sui veicoli N2 o N3, se non trova riscontro nei documenti acquisiti (carta di circolazione e documentazione integrativa) non può essere accettata e i dispositivi devono essere rimossi.

3.5 – Visita e prova in due tempi

La Circolare n. 9716 del 23.3.2023, al paragrafo 2.3, tratta proprio della visita e prova del veicolo quando questo necessita di sostituzione della carrozzeria, introducendo la possibile semplificazione – **riservata agli allestitori** – di ricorrere ad una sola operazione tecnica di visita e prova qualora il veicolo sia nuovo ovvero in regola con la revisione e l'allestimento è a cura del medesimo allestitore che avanza la richiesta di nazionalizzazione.

In tutti gli altri casi (per esempio quelli per i quali sono previsti interventi sulla struttura portante tipo variazione del passo e/o aggiunta di assi, ovvero quando comunque non ricorrono le condizioni che consentano un'unica operazione), è confermata la necessità della visita e prova in due tempi, la prima delle quali con emissione di un “certificato di approvazione ad uso interno”.

Nel caso della visita e prova in due tempi pertanto non appare necessario che il veicolo sia presentato completo della carrozzeria soprattutto se questa è comunque destinata ad essere sostituita.

Anzi, nel caso di veicoli per i quali è previsto intervenire sulla struttura portante, la presentazione dell'autotelaio facilita la verifica delle condizioni d'uso del veicolo per valutare l'ammissibilità della trasformazione.

Il Direttore Generale
Dott. Ing. Antonello PERSANO