
**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI
Direzione generale per la motorizzazione**

Prot. n. 4114/M368

Roma, 4 agosto 2005

OGGETTO: Procedure per l'inquadramento dei veicoli in circolazione dalla categoria M1 alla categoria N1 e viceversa.

Note introduttive

Com'è noto, con circolare n. 1570M368 del 23.03.2005 questa Direzione generale ha inteso definire le procedure di inquadramento dei veicoli di massa massima a pieno carico sino a 3,5 t, già immatricolati, in una categoria diversa da quella originaria: sostanzialmente rinnovando le disposizioni emanate con le pregresse ed abrogate circolari.

Sulla base dell'esperienza acquisita ed in particolare delle osservazioni e dei pareri espressi in materia dagli Uffici periferici del Dipartimento, si è ravvisata l'opportunità di riproporre i contenuti della citata circolare con alcune modifiche ed integrazioni.

Premesse

La vigente classificazione dei veicoli, riferita alle loro caratteristiche costruttive, individua:

- i veicoli della categoria **M1**: veicoli a motore progettati e costruiti per il trasporto di persone, aventi almeno quattro ruote e al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente;
- i veicoli della categoria **N1**: veicoli a motore progettati e costruiti per il trasporto di merci, aventi almeno quattro ruote e massa massima non superiore a 3,5 t.

Come più volte in precedenza argomentato, la categoria di appartenenza di un veicolo ad una delle suddette categorie è determinata dal costruttore al momento della richiesta di omologazione del tipo o di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione. Lo stesso costruttore ne dimostra la rispondenza alle direttive comunitarie particolari ovvero, laddove previsto, alle norme nazionali.

L'appartenenza di un veicolo ad una determinata categoria consegue, quindi, alla progettazione e alla costruzione dello stesso in conformità alle direttive particolari, aventi ambiti di applicazione differenziati a seconda della relativa categoria d'appartenenza. Com'è noto, l'elenco delle prescrizioni applicabili alle diverse categorie dei veicoli è riportato nella direttiva 70/156/CEE e successive modifiche ed integrazioni (92/53/CEE, 98/14/CEE e 2001/116/CE).

Con particolare riferimento agli aspetti di sicurezza della circolazione stradale e di salvaguardia ambientale, in linea di principio l'inquadramento in una categoria diversa da quella originaria è da ritenersi ammissibile alla condizione che il veicolo modificato risulti conforme a tutte le direttive particolari e alle norme nazionali vigenti, al momento stesso dell'allestimento, per la categoria nella quale è richiesto l'inquadramento.

Tuttavia, fatti salvi alcuni aspetti particolari, si ritiene che, per lo specifico argomento, la rispondenza a ciascuna delle direttive particolari per la categoria N1 possa essere surrogata dalla rispondenza alle corrispondenti direttive per la categoria M1; non è ammissibile il contrario.

Tutto ciò premesso, sottolineando che la presente circolare è diretta solo alle modifiche che non riguardano la struttura portante del veicolo, ma unicamente l'allestimento interno (ad esempio variazione del numero dei posti e protezione del carico), si riportano di seguito i casi e le condizioni disciplinati dalla presente circolare.

1. Inquadramento di un veicolo dalla categoria M1 a quella N1 con omologazione nazionale di riferimento.

L'operazione si fonda sulla verifica della similitudine del veicolo alla corrispondente versione autocarro dotata di **omologazione nazionale di riferimento**. La similitudine riguarda, in particolare, il tipo di carrozzeria, il numero e l'ubicazione delle porte, il numero e la distribuzione dei posti, il posizionamento della paratia, con esclusione di altri elementi quali il motore o la catena cinematica. E' appena il caso di osservare che piccole variazioni delle dimensioni esterne (dovute generalmente ad elementi di contorno della carrozzeria, quali paraurti, passaruote, ecc.) non costituiscono elemento ostativo al richiesto inquadramento, in quanto non inficiano il concetto di morfologia del veicolo.

Nella domanda di aggiornamento della carta di circolazione, presentata presso l'Ufficio Motorizzazione Civile (UMC) competente in relazione alla sede dell'allestitore che ha eseguito i lavori (art. 236, comma 1 del Regolamento di esecuzione del codice della strada), oltre alla dichiarazione dei lavori a regola d'arte rilasciata dallo stesso allestitore, deve essere fornito, a cura del costruttore del veicolo, un attestato, firmato dal responsabile tecnico della fabbrica, che indichi l'omologazione nazionale di riferimento alla quale il veicolo, individuato con numero di telaio, nell'allestimento in categoria N1, è ricondotto.

In sede di visita e prova per l'aggiornamento della carta di circolazione, effettuata a norma dell'art. 78 del C.d.S., deve essere verificato, tra l'altro, che la paratia sia correttamente installata (D.M. 25 marzo 1996, n. 326), nonché il rispetto delle condizioni di cui alle lettere a) e b), punto 1, lettera C, allegato II, della direttiva 2001/116/CE, richiamate in nota [1]. Si precisa, a tal proposito, che le masse da prendere in considerazione sono quelle riscontrate al momento della visita e prova.

Al veicolo modificato deve essere attribuita una massa complessiva pari al valore minore tra la massa complessiva del veicolo originario in categoria M1 e quella del veicolo assunto a riferimento. Inoltre, nell'inquadramento nella categoria N1, l'eventuale massa rimorchiabile del veicolo originariamente inquadrato in categoria M1, va confermata per il veicolo trasformato secondo la tabella seguente:

Veicolo M1 originario	Veicolo N1 di riferimento	Veicolo N1 trasformato
	Massa rimorchiabile	Massa rimorchiabile attribuibile
1 0	N_{1R}	0
2 M_{1R}	0	0
3 M_{1R}	N_{1R}	Valore minore tra M_{1R} e N_{1R}

M_{1R} : Massa rimorchiabile del veicolo M1 originario.

N_{1R} : Massa rimorchiabile del veicolo N1 dotato di omologazione presa a riferimento.

2. Inquadramento di un veicolo dalla categoria M1 a quella N1 senza riferimento ad un'omologazione nazionale.

La procedura è applicabile unicamente ai veicoli che abbiano carrozzeria originaria "AF" multiuso oppure "AC" familiare. E' sottinteso, pertanto, che i veicoli oggetto di modifica siano dotati di omologazione rilasciata in base alle disposizioni della direttiva 98/14/CEE o successive modifiche ed integrazioni (i veicoli non conformi a dette disposizioni non potranno essere oggetto di allestimento secondo quanto previsto al presente paragrafo).

Alla domanda di aggiornamento della carta di circolazione, presentata presso l'UMC competente in relazione alla sede dell'allestitore che ha eseguito i lavori, debbono essere tra l'altro allegati:

- dichiarazione dei lavori eseguiti a regola d'arte, rilasciata dall'allestitore, contenente una chiara descrizione delle modifiche effettuate;
- relazione tecnica, firmata da un tecnico abilitato, relativa alla verifica ponderale di tutte le possibili combinazioni di carico [2]. Le verifiche dovranno essere effettuate in relazione alle masse massime ammissibili sui singoli assi del veicolo originario.

In sede di visita e prova della carta di circolazione, effettuata a norma dell'art. 78 del C.d.S., deve essere verificato, oltre alla rispondenza del veicolo a quanto riportato nella relazione tecnica, che la paratia sia correttamente installata (D.M. 25 marzo 1996, n. 326), nonché il rispetto delle condizioni richiamate in nota [1]. Si precisa, a tal proposito, che le masse da prendere in considerazione sono quelle riscontrate al momento della visita e prova.

Qualora venisse richiesto il riconoscimento della massa rimorchiabile per il veicolo trasformato, potrà confermarsi come limite massimo, ove esistente, quella del veicolo di categoria M1 in trasformazione, purché compatibile con le previste condizioni di carico del veicolo inquadrato nella categoria N1. Pertanto qualora il veicolo M1 originario non disponga di una massa rimorchiabile non potrà del pari esserne attribuita alcuna al veicolo N1 trasformato.

Il veicolo oggetto di modifiche, pur variando la tara, mantiene inalterata la massa complessiva a pieno carico.

Si specifica, infine, che la procedura descritta al presente paragrafo può essere applicata anche per i veicoli, originariamente inquadrati nella categoria M1 e aventi carrozzeria "AF" o "AC", per i quali esiste la corrispondente versione autocarro dotata di **omologazione nazionale di riferimento**.

2. Inquadramento di un veicolo dalla categoria N1 a quella M1.

La procedura è applicabile unicamente ai veicoli già immatricolati nella categoria M1 e successivamente inquadrati nella categoria N1 a seguito di aggiornamento della carta di circolazione per cambio di categoria.

L'operazione consiste, pertanto, in un ripristino della configurazione originaria del veicolo in categoria M1.

Nella domanda di aggiornamento della carta di circolazione deve essere, tra l'altro, allegata una dichiarazione, rilasciata dall'officina che ha effettuato i lavori, attestante dettagliatamente i lavori effettuati per il suddetto ripristino e l'esecuzione a regola d'arte degli stessi.

In sede di visita e prova, effettuata a norma dell'art. 78 del C.d.S. Presso il competente UMC, deve essere verificato, tra l'altro, il ripristino degli ancoraggi delle cinture di sicurezza e dei sedili (ove ricorra).

Casi particolari

Le richieste di nazionalizzazione di veicoli provenienti dall'estero, dotati di documento di circolazione valido al momento della cessazione dalla circolazione nel paese di provenienza e che, in tale paese, siano stati oggetto di trasformazione dalla categoria M1 in N1, debbono essere trattate secondo una delle procedure descritte ai paragrafi 1 e 2.

Pertanto, se trattasi di veicoli aventi originariamente carrozzeria AF o AC, L'UMC in sede di visita e prova deve verificare il ricorrere delle condizioni riportate in nota ^[1] e il rispetto dei pesi massimi sugli assi. Non dovrà essere richiesta alcuna relazione tecnica. Se trattasi, invece, di veicoli dotati originariamente di carrozzeria diversa da quelle di cui al precedente capoverso deve essere richiesto l'attestato di rispondenza di cui al secondo capoverso del paragrafo 1, rilasciato dal costruttore o dal legale rappresentante in Italia od ancora dall'Ente certificatore notificato dallo Stato estero. In sede di visita e prova deve essere comunque verificato il ricorrere delle condizioni di cui alla nota ^[1].

La procedura di cui al paragrafo 3 è applicabile anche ai veicoli uso speciale ufficio, originariamente immatricolati nella categoria M1.

Note finali

In fase di aggiornamento della carta di circolazione, l'originario codice di immatricolazione/numero di omologazione deve essere variato in relazione all'operazione di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione (cosiddetto unico esemplare) e nelle righe descrittive deve essere riportata l'omologazione originaria.

In sede di prima immatricolazione i veicoli omologati devono essere classificati nella categoria risultante dalla dichiarazione o dal certificato di conformità che accompagna gli stessi e pertanto **non è consentito il cambio di destinazione o l'incremento dei posti contestualmente al rilascio della carta di circolazione.**

E' abrogata la precedente circolare n. 1570M368 del 23.03.2005 nonché tutte le disposizioni precedenti eventualmente in contrasto con la presente.

IL DIRETTORE GENERALE
dott. ing. Sergio Dondolini

[1] a) *il numero dei posti a sedere, escluso il conducente, non è superiore a 6; un "posto a sedere" è determinato dalla presenza sul veicolo di ancoraggi "accessibili" dei sedili, dove per accessibili s'intendono gli ancoraggi che possono essere utilizzati. Per evitare che gli ancoraggi risultino "accessibili", il costruttore ne deve impedire materialmente l'uso, ad esempio coprendoli con piastre saldate o altri dispositivi fissi simili che non possono essere rimossi con gli attrezzi normalmente in uso.*

b) $P - (M + Nx68) > Nx68$

con

P = massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;

M = massa in ordine di marcia (tara);

N = numero dei posti escluso quello del conducente.

[2] *Con riferimento alla massa del veicolo in ordine di marcia (massa del veicolo scarico carrozzato, compreso conducente, ruota di scorta e carburante al 90%), le combinazioni di carico da considerare sono le seguenti:*

- 1. tutti i posti occupati (75 Kg per ogni passeggero) e carico utile uniformemente distribuito nel vano di carico;*
- 2. tutti i posti occupati, struttura di traino senza carico sulla sfera e rimanente carico utile uniformemente distribuito nel vano di carico;*
- 3. tutti i posti occupati, struttura di traino, carico sulla sfera e rimanente carico utile uniformemente distribuito nel vano di carico.*