



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti, la navigazione
gli affari generali ed il personale
Direzione generale motorizzazione

Circolare

Alle Direzioni Generali Territoriali
LORO SEDI

Agli Uffici della Motorizzazione Civile
LORO SEDI

E p.c. Alle Aziende di Trasporto Pubblico
LORO SEDI

Ad ASSTRA
SEDE

OGGETTO: Autobus M2 ed M3 adibiti a trasporto pubblico provvisti di sistema di riduzione della massa di particolato installati come retrofit.

Il D.M. 25 gennaio 2008, n° 39, concernente i sistemi idonei alla riduzione della massa di particolato prodotto dai motori ad accensione spontanea (*FAP retrofit*), ha dettato disposizioni per l'omologazione e l'installazione dei citati sistemi sui veicoli in circolazione di categorie M2, M3, N2 ed N3.

Si ricorda che l'omologazione secondo il suddetto D.M. è relativa ad una o più famiglie di motori. L'installazione di un sistema omologato per un tipo di motore determina, ai fini della riduzione della massa di particolato, l'inquadramento in una fascia "Euro" superiore.

Gli uffici della Motorizzazione civile, sulla base delle disposizioni emanate in materia, su richiesta dell'utenza interessata, hanno proceduto - ai sensi dell'art. 78 del C.d.S. - ad effettuare visite e prove sui veicoli, verificando la conformità al tipo omologato del sistema installato per il necessario aggiornamento della carta di circolazione.

In relazione alla particolare importanza attribuita anche dal Legislatore, alle esigenze di salvaguardia dell'ambiente e della salute dei cittadini e considerato che l'installazione dei sistemi in esame ha il fine di garantire un consistente abbattimento delle emissioni inquinanti, si vuole, con la presente, istituire l'obbligo di porre in essere, in sede di revisione periodica dei veicoli dotati dei sistemi in esame, azioni specifiche mirate al controllo del mantenimento delle funzionalità dei *FAP retrofit* installati.

Le misure che seguono vanno pertanto poste in aggiunta alle attività di controllo già previste dalla vigente normativa (in particolare nell'Allegato II Direttiva 2010/48/UE).

Considerato che, come è noto, la revisione dei veicoli in circolazione si sostanzia in accertamenti di natura visiva e strumentale, escludendo operazioni di smontaggio di parti o componenti del veicolo, e dovendo comunque garantire verifiche efficaci sui sistemi di che trattasi, si ritiene necessario che:

- 1) il proprietario del veicolo o il responsabile dell'azienda di trasporto rilasci apposita autocertificazione, resa ai sensi del D.P.R. 445/2000, con cui dichiarare il corretto stato manutentivo del motore e del *FAP retrofit*, recante data non anteriore ad un mese rispetto a quella in cui il veicolo è sottoposto a revisione; in particolare, nella stessa certificazione, dovrà essere esplicitato che la manutenzione è stata eseguita coerentemente con le indicazioni dei costruttori del motore e del *FAP retrofit*;
- 2) La dichiarazione di cui sopra dovrà inoltre essere completata con l'indicazione di due referti di lettura dell'opacità dei gas di scarico (K in m^{-1}):
 - a) il primo rilevato a monte del sistema di riduzione del particolato;
 - b) il secondo rilevato a valle del sistema medesimo.

Con riferimento all'abbattimento della massa di particolato, cui consegue l'attribuzione ad una specifica "fascia Euro di appartenenza" (cfr art 2 del DM 39/2008), pur non essendovi una diretta correlazione tra l'abbattimento della massa di particolato e il valore dell'opacità, si dovrà verificare una riduzione di almeno il 50%, rispetto al valore nominale dell'opacità del motore in assenza di sistema FAP.

Dovrà essere altresì verificato il corretto funzionamento delle spie di allarme della centralina di controllo FAP.

Si raccomanda che la prova allo scarico dell'opacità dei fumi sia condotta in coerenza con le modalità prescritte nell'Allegato II - punto 8.2.2.2 della vigente Direttiva 2010/48/UE, avuto riguardo in specie alla temperatura dell'olio motore e che l'impianto, anticipatamente al ciclo di prove, sia spurgato mediante almeno 3 cicli di accelerazione libera. Si raccomanda inoltre l'osservanza dei cicli di prova e delle modalità e tempi di azionamento del pedale dell'acceleratore, come disciplinati dalla Circolare 88/95 e s.m.i..

IL DIRETTORE GENERALE

(Arch. Maurizio Vitelli)

