



*Ministero*

*delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I  
SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

Direzione Generale per la Motorizzazione  
DIVISIONE 2

PROT. N. 33892/23/32- DIV2

Roma, 6/4/2009

Alle Direzioni Generali Territoriali  
Settore Trasporti  
LORO SEDI

Agli Uffici Motorizzazione Civile  
LORO SEDI

Ai CPA  
LORO SEDI

All'Assessorato ai Trasporti della  
Regione Sicilia - Direzione Trasporti  
Via Notarbartolo, 9 - PALERMO

Alla Provincia Autonoma di Trento  
Motorizzazione Civile  
Lungoadige S. Nicolò, 14  
38100 TRENTO

Alla Provincia Autonoma di Bolzano Alto  
Adige Rip.ne 38  
Traffico e Trasporto  
Via Crispi, 8  
BOLZANO

e p.c.

All'ANFIA  
via Piemonte, 32 – ROMA

All'UNRAE  
via Abruzzi, 25  
ROMA

OGGETTO: Inquadramento dei veicoli in circolazione dalla categoria N1 a quella M1.

Con precedenti disposizioni sono state indicate le procedure operative per l'inquadramento di alcuni tipi di veicoli, costruiti ed immatricolati in categoria N1, nella categoria M1.

Tuttavia, i quesiti pervenuti sull'argomento ed un maggiore approfondimento dei diversi casi verificatosi inducono a ritenere necessario una rielaborazione di tali procedure.

Pertanto, le disposizioni di seguito riportate sostituiscono integralmente quelle già emanate in materia.

---

Le presenti disposizioni riguardano la possibilità di inquadrare alcuni tipi di veicoli, costruiti ed immatricolati in categoria N1, nella categoria M1.

I veicoli interessati, sebbene appartenenti alla categoria N1, in fase di costruzione sono derivati da veicoli M1, dai quali si diversificano negli elementi che caratterizzano la particolare categoria di appartenenza. Nella sostanza, le differenze riguardano esclusivamente un diverso allestimento interno (numero e disposizione dei posti e protezione del carico). Formalmente, per esigenza di rispondenza a normative di riferimento diversificate a seconda della categoria internazionale, i veicoli N1 possono presentare valori ponderali (massa complessiva e massa rimorchiabile) diversi dal corrispondente veicolo inquadrato nella categoria M1, pur conservando le medesime caratteristiche costruttive, fatto salva l'accennata diversa sistemazione interna.

Tutto ciò premesso, si ritiene che i veicoli in argomento possano essere adeguati, previa modifica all'allestimento interno, alle specifiche tecniche richieste per la categoria M1 vigenti al momento del rilascio dell'omologazione originaria in N1, con le precisazioni di seguito riportate

Nel merito, si ritiene che detto tipo di inquadramento possa essere definito secondo le procedure di cui all'art. 78 del Codice della strada, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- 1) i veicoli di categoria N1 oggetto di modifica devono avere carrozzeria "BB" o "F0" (furgone con cabina integrata nella carrozzeria) e le modifiche materialmente apportate al veicolo originario devono riguardare il solo allestimento interno (rimozione della paratia, nuova configurazione dei posti).
- 2) deve esistere il corrispondente veicolo della categoria M1 omologato dal medesimo costruttore, da cui deriva il veicolo oggetto di modifica.

- 3) il veicolo allestito deve essere rispondente a tutte le direttive particolari obbligatorie per l'omologazione dei veicoli in categoria M1 in vigore al momento della omologazione originaria N1;
- 4) il veicolo modificato era immatricolabile, alla data in cui è stato immesso in circolazione, nella categoria M1, seppur beneficiando di una deroga concessa secondo le procedure di "fine serie", per la corrispondente omologazione in M1.

Inoltre, fermo restando che i lavori di modifica, necessari per inquadrare il veicolo oggetto di cambio di categoria – originariamente inquadrato in N1 - nella categoria M1, devono riguardare il solo allestimento interno, come già specificato, l'eventuale riconoscimento di una massa complessiva e/o di una massa rimorchiabile diversa da quella attribuita in sede di omologazione potrà essere definito favorevolmente, purché ne venga fatta esplicita menzione nel nulla osta del costruttore e gli stessi valori di massa siano già stati riconosciuti al veicolo al quale viene ricondotto (veicolo di categoria M1). Anche gli eventuali allestimenti esterni di carrozzeria, riconosciuti in sede di omologazione del veicolo originario in N1, potranno essere confermati nel passaggio in M1, solo se gli stessi sono stati riconosciuti anche nell'omologazione corrispondente al veicolo in M1.

In caso di variazioni di massa, il costruttore deve aggiungere, ove ricorra, la targhetta del costruttore, di cui alla direttiva 76/114/CEE e successivi emendamenti.

Pertanto, in sede di aggiornamento della carta di circolazione, alla relativa domanda dovranno essere allegati per ogni veicolo individuato per numero di telaio e di targa:

- a) nulla osta, rilasciato dal costruttore del veicolo, contenente il dettaglio delle modifiche da effettuare, il numero dei posti effettivi da attribuire al veicolo, il codice di immatricolazione del corrispondente veicolo omologato in M1, dal quale deriva il veicolo oggetto di trasformazione, e la dichiarazione che il veicolo modificato rispetta la condizione di cui ai precedenti punti 3) e 4);
- b) dichiarazione dei lavori a regola d'arte rilasciata da un'officina a ciò abilitata e autorizzata dal costruttore del veicolo ad effettuare le modifiche necessarie per l'inquadramento in M1.

In sede di visita e prova per l'aggiornamento della carta di circolazione, sarà cura degli Uffici Motorizzazione Civile verificare, tra l'altro:

- 1) l'eventuale ripristino delle cinture di sicurezza, dei sedili e dei relativi ancoraggi, rimozione della paratia e quanto altro specificato nel nulla osta;

- 2) la nuova tara<sup>1</sup> e, limitatamente ai veicoli la cui categoria di destinazione M1 abbia carrozzeria AF e un numero di posti non superiore a 6 (escluso quello del conducente), il rispetto della seguente relazione:

$$P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$$

*con*

*P = massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;*

*M = massa in ordine di marcia (tara);*

*N = numero dei posti escluso quello del conducente.*

- 3) nei casi in cui ricorre, l'apposizione della targhetta aggiuntiva del costruttore;
- 4) l'eventuale eliminazione di allestimenti esterni di carrozzeria non riconosciuti nell'omologazione del veicolo della categoria M1.

Si specifica, inoltre che, previo esito positivo della visita e prova, l'originario numero di omologazione del veicolo originario 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.

Sono abrogate le note n. 5878M361 del 14 dicembre 2005, n. 531M361 del 14 febbraio 2006 e n. 14703/23.30 del 13 febbraio 2007 ed ogni altra disposizione incontrata con le presenti.

Il Direttore Generale  
(Arch. Maurizio VITELLI)

SN

---

<sup>1</sup> La tara deve essere quella rilevata al momento della visita e prova senza tener conto di alcuna tolleranza e nella configurazione di posti effettivi indicati nella nota del Costruttore