

ALLEGATO

Gli allegati XI e XIII al decreto del Ministro per i trasporti 7 marzo 1975, come da ultimo modificato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 maggio 2003, sono modificati come segue:

A) L'allegato XI è modificato come segue:

1) Il punto 3.3.3.4. è sostituito dal seguente:

«3.3.3.4. se attivi sul combustibile prescelto, altri sistemi o componenti del sistema di controllo delle emissioni o sistemi o componenti del gruppo propulsore che interessano le emissioni, collegati a un computer che, se guasto, può causare emissioni di scarico superiori ai limiti di cui al punto 3.3.2.»

2) Il punto 4.5.2. è sostituito dal seguente:

«4.5.2. In deroga alle prescrizioni del punto 6.6 dell'appendice 1 del presente allegato, e qualora il fabbricante ne faccia richiesta, l'autorità di omologazione accetta le anomalie seguenti come conformi alle prescrizioni del presente allegato ai fini della valutazione e della trasmissione dei segnali diagnostici:

- trasmissione dei segnali diagnostici per il carburante utilizzato con un unico indirizzo di partenza;

- valutazione di una serie di segnali diagnostici per entrambi i tipi di carburante (corrispondente alla valutazione dei veicoli a gas monocarburante e indipendentemente dal carburante utilizzato);

- selezione di una serie di segnali diagnostici (associati a uno dei due tipi di carburante) mediante la posizione dell'interruttore del carburante;

- valutazione e trasmissione di una serie di segnali diagnostici per entrambi i combustibili nel computer d'alimentazione indipendentemente dal combustibile in uso. Il computer del sistema di erogazione del gas valuterà e trasmetterà i segnali diagnostici riferiti al sistema di combustibile gassoso e memorizzerà i dati storici pertinenti alla disponibilità di combustibile.

A richiesta del costruttore l'autorità competente per l'omologazione può autorizzare altre opzioni.»

3) Nell'appendice I il punto 6.6 è sostituito dal seguente:

«6.6. Requisiti specifici per quanto riguarda la trasmissione di segnali diagnostici da veicoli bicarburante a gas.

6.6.1. Per i veicoli bicarburante a gas in cui i segnali specifici dei diversi sistemi di alimentazione sono memorizzati nello stesso computer i segnali diagnostici per il funzionamento a benzina e per il funzionamento a gas sono valutati e trasmessi indipendentemente gli uni dagli altri.

6.6.2. Per i veicoli bicarburante a gas in cui i segnali specifici dei diversi sistemi di alimentazione sono memorizzati in computer diversi i segnali diagnostici per il funzionamento a benzina e per il funzionamento a gas sono valutati e trasmessi dal computer specifico del combustibile.

6.6.3. Su impulso di uno strumento di diagnosi i segnali diagnostici per il veicolo funzionante a benzina sono trasmessi con un indirizzo di partenza e i segnali diagnostici per il veicolo funzionante a gas sono trasmessi con un altro indirizzo di partenza. L'uso degli indirizzi di partenza è descritto nella norma ISO DIS 15031-5 «Veicoli stradali - Comunicazione tra il veicolo e l'apparecchiatura di prova esterna per la diagnosi relativa alle emissioni - Parte 5: Servizi di diagnosi relativi alle emissioni», datata 1° novembre 2001.»

B) Nell'allegato XIII è aggiunto il seguente punto 4.4:

«4.4. Quando chi richiede l'omologazione è in grado di dimostrare all'autorità od al servizio tecnico competenti per l'omologazione che il convertitore catalitico di ricambio è di un tipo che figura nel punto 1.10 dell'appendice I dell'allegato X della presente direttiva, non occorre verificare l'ottemperanza alle prescrizioni di cui al punto 6 ai fini del rilascio del certificato di omologazione.»

04A08999

CIRCOLARI

**MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

CIRCOLARE 6 settembre 2004.

Interpretazione in materia di inquinamento acustico: criterio differenziale e applicabilità dei valori limite differenziali.

1. *Applicabilità del criterio differenziale nel regime transitorio: art. 8, decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14 novembre 1997.*

La finalità primaria di garantire una continuità nella protezione territoriale dall'inquinamento acustico è il criterio guida interpretativo principale alla luce del quale analizzare la questione dell'applicabilità dei valori limite differenziali.

L'esigenza di un chiarimento in merito all'applicabilità o meno del cosiddetto criterio differenziale, in assenza di zonizzazione acustica, nasce dalla diversa impostazione formale che i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 1° marzo 1991 e 14 novembre 1997 hanno avuto.

L'unica diversità, tra le citate impostazioni, risiede nel fatto che, mentre il legislatore del 1991 ha scelto di indicare in quali aree «poteva» essere applicato il criterio differenziale, quello del 1997 ha preferito individuare quali sono le aree in cui «non si può» applicare il detto criterio. Nel decreto del 1997 è stato scelto il criterio dell'«esclusione»: preferendo individuare quali sono le aree in cui non si può applicare il criterio differenziale, emergono di conseguenza le aree in cui esso è applicabile.

L'art. 4 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14 novembre 1997 definisce infatti i valori limite differenziali di immissione richiamando correttamente la legge 26 ottobre 1995, n. 447, per la loro definizione concettuale, stabilendo una sostanziale coincidenza con quelli previsti dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1° marzo 1991. Difatti l'art. 9 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14 novembre 1997 abroga i commi 1 e 3 dell'art. 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1° marzo 1991, per esigenze di adeguamento della normativa al mutamento del concetto giuridico di limite in quanto, con l'entrata in vigore della legge quadro sul-

