

SENATO DELLA REPUBBLICA

— V LEGISLATURA —

(N. 1389-A)

Relazione e testo degli articoli approvati dalla II^a Commissione permanente
(IGIENE E SANITA')

(RELATORE FERRONI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Sanità

di concerto col Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile
e col Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato

NELLA SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1970

Misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico causato
da gas di scarico provenienti dagli autoveicoli equipaggiati con
motori ad accensione comandata

Comunicata alla Presidenza il 9 febbraio 1971

ONOREVOLI SENATORI. — I ragionevoli motivi e la cortese insistenza dell'onorevole Ministro per la discussione e la sollecita approvazione del disegno di legge n. 1389 relativo alle « Misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico causato da gas di scarico provenienti dagli autoveicoli equipaggiati con motori ad accensione comandata », mi hanno consentito una preparazione soltanto parziale sulla materia in oggetto.

Chiedo pertanto preventivamente indulgenza all'Assemblea se non potrò riferire con quella organicità che mi adopero sempre di dare alle mie relazioni.

Debbo dire che nei giorni scorsi, ritenendo particolarmente urgente il disegno di legge n. 1508, assegnato in sede deliberante alla 11^a Commissione, per l'abolizione della produzione e della vendita dei detersivi sintetici non biodegradabili, in considerazione, fra l'altro, della presa di posizione su questo problema di molti comuni italiani, mi ero affrettato a predisporre la relazione, cosicché non mi è stato possibile coordinare e sviluppare gli appunti di cui già disponevo sul disegno di legge n. 1389.

Nell'illustrare la portata di questo provvedimento agli effetti generali della lotta contro l'inquinamento atmosferico, attingerò alle notizie che io stesso ebbi a fornire a suo tempo, quando si discusse la legge sull'inquinamento atmosferico. Dopo avere trattato a lungo le varie fonti di inquinamento, e particolarmente di quello derivante da impianti termici domestici e da impianti industriali, non mancai di parlare, anche, di quello prodotto dagli scarichi di motori a scoppio. Sono costretto, per le ragioni esposte inizialmente, a riportarmi a quelle notizie, peraltro più che mai valide.

Il traffico motorizzato costituisce, come è noto, una delle principali fonti dell'inquinamento atmosferico urbano. Si è tentato di definire percentualmente la quota di pertinenza nell'inquinamento globale, traducendola in valori che vanno da livelli modesti (circa il 6 per cento a Louisville, citato da Marcucci) fino al 25 per cento nelle grandi città (Parigi, con un milione e mezzo di autoveicoli circolanti). In realtà il computo

è difficile perchè si debbono porre a raffronto indici di diversa natura. Anche il numero degli autoveicoli circolanti in una data località non è affatto proporzionale al volume dell'inquinamento prodotto e all'entità delle sue conseguenze.

Tanto per citare qualche dato, Washington ha una densità automobilistica tripla di Los Angeles, nonostante che in quest'ultima il traffico sia riconosciuto come causa prima del tipico *smog* locale; nella determinazione del complesso fenomeno intervengono fattori diversi, soprattutto meteorologici, e reazioni fotochimiche in parte non chiarite (Haagen-Smit, Weaver e Gunther, Schuck e Renzetti).

Quale che sia il volume dell'inquinamento da traffico, non può disconoscersi all'emissione degli autoveicoli una particolare pericolosità, più spiccata nei confronti dei soggetti professionalmente esposti: autisti, garagisti e vigili (Giuliani e Belli, Castrovilli ed altri). È soprattutto allarmante il rischio a lungo termine, di portata ancora *sub judice*; indagini di Agnese a Genova hanno riscontrato fra gli autisti un tasso di mortalità per neoplasie polmonari significativamente più elevato che nei gruppi paragonabili della rimanente popolazione attiva.

Per quanto riguarda il traffico motorizzato, la maggior parte dei Paesi europei inclina a considerarlo nei confronti dell'atmosfera, come un pericolo, che, pur non avendo ancora, allo stato attuale, raggiunto livelli allarmanti, richiede tuttavia l'adozione di solleciti interventi legislativi, che ne contengano almeno in parte l'ulteriore inevitabile sviluppo. Tale problema gli igienisti sono portati a vedere più come parte di un insieme, come componente del cosiddetto inquinamento di fondo, che non ad analizzarlo nei suoi elementi costitutivi risalendo all'origine delle emissioni inquinanti, cioè al veicolo, oggetto di specifica competenza del tecnico motorista.

È da tener presente che la risultante delle emissioni degli autoveicoli è strettamente connessa al quadro generale dell'inquinamento atmosferico, sia per la comunanza di una parte degli inquinanti, che sono sviluppati da tutti i processi di com-

bustione, sia per le particolari condizioni geografiche e metereologiche che costituiscono i climi locali; influisce su questi ultimi il carico anche delle altre fonti di inquinamento, che sono in aumento a loro volta e che, mentre gravano sulla capacità di autodepurazione delle masse atmosferiche, intervengono nelle ancor oscure reazioni che vi si producono tra inquinanti di diversa natura. Il peggioramento della situazione in uno dei settori coinvolge l'equilibrio generale. Ogni ottimismo è pertanto fuori luogo, giacché il problema dell'inquinamento dell'area — nella rilevante varietà di livelli raggiunti — va continuamente accrescendosi ovunque e, nelle previsioni attualmente possibili, solo l'ipotesi, oggi vagamente fantascientifica, dell'impiego generalizzato di fonti di energia diverse dalle presenti potrà costituire una soluzione radicale.

Per quanto riguarda in particolare la pericolosità degli affluenti del traffico cittadino nei riflessi della sanità pubblica non occorre che essi abbiano raggiunto ovunque livelli allarmanti — che d'altronde vengono denunciati ogni giorno con maggior frequenza — per iniziare ad acquisire una conoscenza estesa ed approfondita della materia, premessa necessaria allo studio dei mezzi di prevenzione. Fra i lati tuttora oscuri del quadro sono gli effetti causati sull'organismo dalle esposizioni protratte alle dosi subcliniche di ossido di carbonio, la potenzialità cancerogena degli idrocarburi, i prodotti intermedi delle reazioni che hanno luogo, o possono aver luogo, nell'atmosfera inquinata e il loro significato biologico.

Riteniamo non lontano il giorno in cui dovrà essere affrontato seriamente su scala mondiale (ecco, onorevoli colleghi, la ragion d'essere di questo disegno di legge) il problema della neutralizzazione delle sostanze tossiche emesse dai motori a combustione interna; e questo indipendentemente dai progressi, che attraverso la migliorata viabilità o la tecnica di costruzione dei motori o la produzione dei carburanti, sarà possibile realizzare.

Mi limito a queste notizie, attinte da una pubblicazione del Ministero della sanità, e

dovute al prof. Caminelli, ma potrei fornirvi altri dati e altri studi, quanto mai importanti e preoccupanti. Ed è appunto da questa esigenza di provvedimenti di carattere internazionale che deriva la presentazione del disegno di legge sottoposto alla vostra approvazione. Quello dell'inquinamento atmosferico non è più problema che investa solo questo o quel Paese, come non lo è più, del resto anche l'altro dell'inquinamento delle acque. Ormai l'inquinamento dell'ambiente umano è talmente pericoloso che le frontiere geografiche sono una burla. Il problema dell'inquinamento delle acque e quello dell'inquinamento dell'atmosfera riguardano ormai una lunga serie di nazioni. Tutta l'Europa, intanto, per quel che riguarda l'area in cui noi viviamo.

Il disegno di legge n. 1389, presentato dal Ministro della sanità, di concerto col Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e col Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, che prevede le misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico causato da gas di scarico provenienti dagli autoveicoli equipaggiati con motori ad accensione comandata, altro non è che una integrazione delle norme di omologazione dei veicoli a motore previste dal Codice della strada e dal relativo regolamento di esecuzione (testo unico 30 giugno 1959, n. 420). Questo disegno di legge fa proprie — ecco il punto di carattere internazionale cui accennavo prima — le direttive emanate dal Consiglio delle Comunità europee in materia di inquinamento prodotto da veicoli a motore, direttive che rientrano nel quadro più ampio delle norme internazionali concernenti l'approvazione dei fari, dei catarifrangenti, dei silenziatori, dei freni, eccetera, cioè tutti gli apparati che fanno parte della struttura delle macchine a motore, che le Comunità europee hanno già emanato o hanno in corso di emanazione, per l'omologazione internazionale comunitaria degli autoveicoli.

Io penso che il poco tempo a disposizione e la semplicità del problema mi dispensino dal dare lettura della *Gazzetta Ufficiale* della Comunità europea del 6 aprile 1970, (che peraltro ho qui con me, a vostra disposizione), che impone anche a noi l'obbligo di adegua-

re l'omologazione dei motori ad accensione comandata alle norme della Comunità europea.

Quindi, dette queste cose molto sommariamente ed approssimativamente, considerata l'urgenza ed il fatto che il disegno di legge si giustifica da solo e non abbisogna di troppe spiegazioni, passo ad illustrarne brevemente gli articoli.

L'articolo 1 disciplina l'inquinamento dei soli veicoli aventi motore con accensione comandata, cioè dei veicoli volgarmente denominati « con motore a scoppio » per intenderci, alimentati da benzina o da gas di petrolio liquefatto. Sono esclusi da questo provvedimento tutti i veicoli forniti di motore ad accensione spontanea, comunemente chiamati veicoli con motore Diesel, alimentati a gasolio. Ricordo, a questo proposito, che le norme *antismog* per i motori Diesel rientrano nella legge 13 luglio 1966, n. 615 (di cui purtroppo ancora si aspetta il regolamento di esecuzione per gli impianti termici del settore industriale e per il settore, precisamente, dei veicoli a motore). Nel caso del parco automobilistico italiano, i veicoli che rientrano in questo provvedimento sono quelli con almeno quattro ruote, generalmente di piccole dimensioni, cioè le autovetture, le giardinette, i piccoli autocarri e i piccoli autobus. Sono esclusi tutti i veicoli pesanti (autocarri con o senza rimorchio) e autobus, che in Italia sono normalmente, salvo qualche eccezione, dotati di motori a ciclo Diesel. Sono esclusi parimenti, per il disposto dell'articolo 1 del provvedimento, le macchine agricole, le trattrici, le macchine operatrici per cantieri, per lavori stradali eccetera. Le norme contro l'inquinamento prodotto dai veicoli pesanti, come ho detto, formeranno oggetto di altre disposizioni regolamentari che attendiamo da anni e che speriamo vengano presto emanate.

L'articolo 1 del disegno di legge in esame stabilisce espressamente che le norme per l'omologazione in Italia dei veicoli a motore, sancite dagli articoli 53 e 54 del Codice della strada (testo unico 18 giugno 1959) e più dettagliatamente dagli articoli dal 219 al 225 del relativo regolamento di esecuzione ap-

provato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, sono da intendersi integrate con quelle contro l'inquinamento di cui al presente provvedimento. Questo va pertanto a completare le norme in vigore del testo unico cui ho fatto cenno.

Per intendere l'articolo 2, occorre tener presente che le prove a cui debbono essere sottoposti i veicoli per la verifica del rispetto delle norme contro l'inquinamento atmosferico sono sostanzialmente tre: Prova di tipo 1, contemplata dettagliatamente nell'allegato III del disegno di legge: è quella più rigorosa e significativa, perchè tende a rilevare l'emissione dei principali prodotti inquinanti (idrocarburi incombusti e ossido di carbonio, che sono quelli più tossici e quindi più pericolosi), che il veicolo può emettere nella marcia su un tratto urbano ad alta intensità di traffico, e quindi con frequenti accelerazioni e decelerazioni e intervalli di funzionamento al minimo, che sono i momenti in cui più escono quei pestiferi fumi neri che vediamo sulle strade con i nostri occhi. Sono queste, infatti, le condizioni nelle quali è più intensa l'emissione dei prodotti inquinanti, specialmente del tipo « idrocarburi incombusti », i più pericolosi e i più velenosi, i più sospetti di poteri cancerogeni, come rilevato da tutta una serie di studi assai vasti in vari Paesi del mondo, i quali provano che gli elementi inquinanti più gravi, come benzopirene, ossido di carbonio, ossido di azoto, catrame eccetera, dispersi nell'atmosfera, sono dovuti agli scarichi dei motori d'automobile e simili.

C'è poi la prova di tipo 2, contemplata nell'allegato IV del disegno di legge, la quale tende al controllo dell'emissione dell'ossido di carbonio dal tubo di scappamento nelle condizioni di funzionamento al minimo del motore. L'ossido di carbonio, abbiamo detto, è il gas più velenoso tra quanti vengono emessi dal tubo di scappamento; è quindi comprensibile l'effettuazione di una prova specifica per questo gas, nelle condizioni nelle quali la sua emissione è preponderante, cioè nella marcia al minimo.

Infine, la prova di tipo 3, contemplata pure nell'allegato IV, tende ad accertare se i gas incombusti presenti nel basamento del mo-

tore, vengano ripresi dallo stesso motore oppure vadano dispersi nell'atmosfera e in quale quantità ciò avvenga. E qui è da ricordare ancora che una grave fonte d'inquinamento è proprio l'emissione di gas incombusti (cioè miscela aria + benzina) o parzialmente incombusti, provenienti in genere dagli spazi vuoti del motore, particolarmente dallo spazio sottostante i cilindri, nel quale gira l'albero a gomiti.

L'articolo 2 stabilisce due date per la graduale applicazione delle norme di cui trattasi: la data del 1° gennaio 1971, (che ovviamente la Commissione ha ritenuto di dover spostare al 1° aprile 1971), a partire dalla quale i veicoli di nuova omologazione devono rispondere alle prove di tipo 2 e di tipo 3.

La data del 1° ottobre 1971 è quella a partire dalla quale i veicoli di nuova omologazione devono rispondere a tutte e tre le prove, compresa quindi quella di tipo 1, certamente la più rigorosa.

Articolo 3: l'articolo 225 del già ricordato regolamento di esecuzione del vigente Codice della strada definisce le « caratteristiche essenziali degli autoveicoli », quelle cioè la cui modifica comporta il decadimento della omologazione nazionale eventualmente già riconosciuta e la necessità di una nuova omologazione, (si tratta, ritengo, delle trasformazioni che si apportano, in genere, ai motori delle autovetture di piccola cilindrata per aumentarne la potenza). Secondo l'articolo 3 del disegno di legge, tra tali caratteristiche sono da includere anche quelle che influenzano l'emissione di gas di scarico.

E passiamo all'articolo 4, che potrebbe, per quanto ne so, essere fonte di dissidio tra il Ministero della sanità e quello dei trasporti e dell'aviazione civile. Questo articolo stabilisce quando le prove e le verifiche intese ad accertare il rispetto delle norme contro l'inquinamento vanno eseguite. E cioè: 1) per i veicoli da omologare ai sensi dell'articolo 53 del Codice della strada, (cioè per i veicoli costruiti in grandi serie), i controlli saranno eseguiti in occasione delle visite e prove di omologazione, sia che queste si riferiscano ad un tipo di veicolo di nuova concezione, sia che si ri-

feriscano ad un tipo derivato da altro già omologato, per la modifica anche di una delle caratteristiche definite essenziali ai sensi dell'articolo 225 del regolamento di esecuzione del Codice della strada; 2) per i veicoli costruiti in un unico esemplare, o in pochi esemplari, che vengono collaudati singolarmente dagli uffici della Motorizzazione civile, i controlli relativi all'inquinamento saranno eseguiti in sede di primo collaudo.

L'articolo stabilisce che alle prove e verifiche dovrà presenziare anche un funzionario del Ministero della sanità.

Ora, se si costruisce un nuovo autoveicolo, per il quale si richieda l'omologazione relativa ai requisiti di cui abbiamo parlato, la presenza del funzionario della Sanità la riterrò indispensabile, per una serie di ragioni, che ritengo facilmente intuibili. Ma soprattutto perchè la Sanità è portata, per la sua stessa natura, a considerare in termini squisitamente sanitari la funzionalità di quel motore. Mi lascia perplesso, invece, la omologazione relativa alle varianti che Tizio o Caio possono apportare al motore della propria autovettura.

A mio parere — ripeto — noi dovremmo senz'altro richiedere la presenza del tecnico del Ministero della sanità per l'omologazione di un nuovo motore oppure di un motore che, già omologato, venga modificato nelle sue parti essenziali ed interessi quindi la produzione di un'altra serie di motori. Ma per quei motori che singolarmente vengano modificati (poniamo dieci a Venezia, cinque a Taranto, venticinque a Milano e così via), poichè sappiamo che spesso è impossibile avere la presenza di un funzionario della Sanità (che di funzionari ne ha assai pochi), si potrebbero determinare ritardi con tutto danno della salute pubblica e fastidio per gli utenti. Penso quindi che si possa dare incarico fiduciario al Ministero dei trasporti, salvo il diritto, ove possibile, di intervenire, da parte del Ministero della sanità. Questo è, credo, l'unico punto che ha suscitato qualche perplessità. Nel dibattito in Commissione è emerso il parere — condiviso anche dal Ministro — che, pur lasciando intatto l'articolo 4, non

si potesse non tener conto delle difficoltà obiettive già da me prospettate in ordine alla presenza in ogni caso e sempre del funzionario del Ministero della sanità.

L'articolo 5 prevede che il Ministero della sanità può stabilire (questo mi sembra importante) metodi di raccolta o di analisi dei gas di scarico per la prova di tipo I (si ricordi quanto si è detto a proposito dell'articolo 2) diversi da quelli previsti dalle Comunità europee, purchè i risultati siano equivalenti.

L'articolo 6 stabilisce che, per i veicoli che sono stati sottoposti con esito favorevole alle verifiche antinquinamento, lo Stato italiano, a richiesta della fabbrica costruttrice o di un suo rappresentante, darà notizia agli Stati membri delle Comunità europee, dell'avvenuta verifica. A sua volta, lo Stato ita-

liano accetterà le prove eseguite dagli altri Stati della CEE.

Gli articoli 7 ed 8, ultimi del disegno di legge, non hanno bisogno di spiegazioni: l'uno stabilisce che gli allegati di cui al disegno di legge sono da considerare parte integrante del disegno stesso; l'altro fissa i termini di entrata in vigore del provvedimento. Ed ho concluso.

Onorevoli colleghi, avverto tutta la insufficienza della mia esposizione, dovuta alle ragioni esposte inizialmente. Tuttavia, ove essa potesse sembrarvi troppo approssimativa, sono a vostra disposizione per completarla con altre notizie che possano venire richieste, mentre sollecito l'approvazione finale del disegno di legge in esame.

FERRONI, *relatore*

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

I veicoli a motore, con accensione comandata, destinati a circolare su strada, con o senza carrozzeria, che abbiano almeno quattro ruote, un peso complessivo a pieno carico autorizzato di 400 chilogrammi ed una velocità massima indicata dal costruttore non inferiore a 50 chilometri orari, ad eccezione delle trattrici e macchine agricole e delle macchine operatrici, sono soggetti, per quanto riguarda la omologazione del tipo e delle modifiche alle caratteristiche costruttive essenziali e l'approvazione a seguito di analoghi accertamenti tecnici, oltre che alle disposizioni previste dagli articoli 53 e 54 del testo unico delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e dagli articoli 219 e seguenti del relativo regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, alle norme della presente legge.

Art. 2.

I veicoli indicati all'articolo 1 della presente legge per ottenere i certificati di omologazione del tipo o di modifica alle caratteristiche costruttive essenziali ovvero di approvazione a seguito di analoghi accertamenti tecnici previsti dagli articoli 53 e 54 del citato testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e dagli articoli 223, 224 e 225 del relativo regolamento di esecuzione, devono rispondere:

1) a decorrere dal 1° gennaio 1971 alle prescrizioni di cui all'allegato I, ad eccezione dei punti 3.2.1.1 e 3.2.2.1 nonché agli allegati II, IV, V e VI della presente legge;

DISEGNO DI LEGGE

TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico.

Art. 2.

Identico:

1) a decorrere dal 1° aprile 1971 alle prescrizioni di cui all'allegato I, ad eccezione dei punti 3.2.1.1 e 3.2.2.1, nonché agli allegati II, IV, V e VI della presente legge;

(Segue: *Testo del Governo*)

2) a decorrere dal 1° ottobre 1971, oltrechè alle prescrizioni di cui al precedente numero 1) anche alle prescrizioni contenute nell'allegato I, ai punti 3.2.1.1 e 3.2.2.1 e nell'allegato III.

Art. 3.

Le norme sull'omologazione e approvazione delle modifiche costruttive essenziali previste all'articolo 225 del regolamento di esecuzione del citato testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono estese agli altri elementi ed alle altre caratteristiche costruttive essenziali indicate all'allegato I, punto 1.1 della presente legge.

Art. 4.

Le prove, le verifiche e le analisi previste dalla presente legge sono svolte nel corso di quelle stabilite dagli articoli 53 e 54 del citato testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e dagli articoli 221 e 225 del relativo regolamento di esecuzione ai fini del rilascio dei certificati di omologazione del tipo, di modifica delle caratteristiche costruttive essenziali e di approvazione a seguito di analoghi accertamenti tecnici.

Alle suddette prove, verifiche ed analisi partecipa anche un funzionario tecnico dei ruoli del Ministero della sanità e dell'Istituto superiore di sanità.

Art. 5.

Il Ministro della sanità, di concerto con i Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sentito il parere del Consiglio superiore di sanità e della Commissione centrale contro l'inquinamento atmosferico, può

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

2) *identico*.

Art. 3.

Identico.

Art. 4.

Identico.

Art. 5.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

con propri decreti autorizzare metodi di raccolta e di analisi dei gas per condurre la prova di tipo I, definita al punto 3.2.1.1 dell'allegato I, diversi da quelli previsti all'allegato III, purchè diano risultati equivalenti.

Art. 6.

Per il completamento delle rubriche della comunicazione di cui all'allegato VII della presente legge, la fabbrica costruttrice o un suo rappresentante deve fare apposita richiesta al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, il quale provvede ad inviare copia della comunicazione stessa agli Stati membri della Comunità economica europea ed alla fabbrica costruttrice.

Qualora analoga comunicazione pervenga da altro Stato membro della Comunità economica europea il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è tenuto ad accettare tale documento come prova che i controlli previsti dalla presente legge sono stati effettuati dalle competenti autorità del Paese di origine del veicolo.

Art. 7.

Gli allegati I, II, III, IV, V, VI e VII, fanno parte integrante della presente legge.

Art. 8.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 6.

Identico.

Art. 7.

Identico.

Art. 8.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

ALLEGATO I

DEFINIZIONI, RICHIESTA DI OMOLOGAZIONE E PRESCRIZIONI DI PROVA

1 DEFINIZIONI.

1.1 *Tipo di veicolo per quanto riguarda la limitazione delle emissioni di gas inquinanti prodotti dal motore.*

Per « tipo di veicolo per quanto riguarda la limitazione delle emissioni di gas inquinanti prodotti dal motore » si intendono i veicoli che non differiscono sostanzialmente fra loro per quanto riguarda, in particolare, i seguenti punti:

1.1.1 Inerzia equivalente, determinata in funzione del peso di riferimento, secondo quanto prescritto al punto 4.2 dell'allegato III;

1.1.2 Caratteristiche del motore definite ai punti 1-6 e 8 dell'allegato II.

1.2 *Peso di riferimento.*

Per « peso di riferimento » si intende il peso del veicolo in ordine di marcia, maggiorato di un peso forfettario di 120 kg. Il peso del veicolo in ordine di marcia è quello corrispondente al peso totale a vuoto con tutti i serbatoi pieni, ad eccezione del serbatoio del carburante che dovrà essere riempito soltanto a metà capacità, gli attrezzi d'uso e la ruota di scorta.

1.3 *Basamento del motore.*

Per « basamento motore » si intendono le capacità esistenti sia nel motore sia all'esterno e collegate alla coppa dell'olio mediante passaggi interni od esterni, attraverso i quali i gas ed i vapori possono defluire.

1.4 *Gas inquinanti.*

Per « gas inquinanti » si intendono l'ossido di carbonio e gli idrocarburi.

1.5 *Peso massimo.*

Per « peso massimo » si intende il peso massimo tecnicamente ammissibile dichiarato dal costruttore (questo peso può essere superiore al peso massimo autorizzato).

2 RICHIESTA DI OMOLOGAZIONE.

2.1 Il costruttore o il suo mandatario deve presentare le indicazioni seguenti:

2.1.1 Descrizione del tipo del motore con tutte le indicazioni di cui all'allegato II;

2.1.2 Disegni della camera di combustione e dello stantuffo, ivi compresi i segmenti;

2.1.3 Alzate massime delle valvole e angoli di apertura e di chiusura con riferimento ai punti morti;

2.2 Un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare deve essere presentato al servizio tecnico incaricato delle prove di cui al punto 3, del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

ALLEGATO I

DEFINIZIONI, RICHIESTA DI OMOLOGAZIONE E PRESCRIZIONI DI PROVA

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)3 **PRESCRIZIONI DI PROVA.**3.1 *Generalità.*

Gli elementi che possono influire sulle emissioni di gas inquinanti devono essere progettati, costruiti e montati in modo che il veicolo, in condizioni normali di utilizzazione e malgrado le vibrazioni cui può essere sottoposto, possa soddisfare alle prescrizioni della presente legge.

3.2 *Descrizione delle prove.*

3.2.1 Il veicolo è sottoposto, a seconda della sua categoria di peso e alle condizioni di seguito indicate, alle prove dei tipi I, II e III.

3.2.1.1 *Prova di tipo I* (controllo dell'emissione media di gas inquinanti in zona urbana a traffico intenso dopo una partenza a freddo).

3.2.1.1.1 Questa prova deve essere effettuata sui veicoli di cui all'articolo 1 e il cui peso massimo non superi le 3,5 tonnellate.

3.2.1.1.2 Il veicolo è posto su un banco dinamometrico, provvisto di freno e volano inerziale. Viene eseguita senza interruzione una prova della durata totale di 13 minuti e comprendente quattro cicli. Ogni ciclo si compone di 15 fasi (minimo, accelerazione, velocità costante, decelerazione ecc.). Durante la prova, i gas di scarico sono raccolti in uno o più sacchi. I gas sono analizzati e il loro volume è misurato al termine del periodo di riempimento.

3.2.1.1.3 La prova viene condotta secondo il metodo descritto nell'allegato III. La raccolta e l'analisi dei gas devono essere effettuate secondo i metodi prescritti.

3.2.1.1.4 Le masse di ossido di carbonio e di idrocarburi rilevate nel corso della prova, devono essere inferiori ai valori riportati nella tabella seguente in funzione del peso di riferimento del veicolo:

Peso di riferimento Pr kg	Massa di ossido di carbonio g/prova	Massa di idrocarburi g/prova
Pr ≤ 750	100	8,0
750 < Pr ≤ 850	109	8,4
850 < Pr ≤ 1020	117	8,7
1020 < Pr ≤ 1250	134	9,4
1250 < Pr ≤ 1470	152	10,1
1470 < Pr ≤ 1700	169	10,8
1700 < Pr ≤ 1930	186	11,4
1930 < Pr ≤ 2150	203	12,1
2150 < Pr	220	12,8

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo del Governo*)

- 3.2.1.2 *Prova di tipo II* (controllo dell'emissione di ossido di carbonio con il motore al minimo).
- 3.2.1.2.1 Questa prova dev'essere effettuata sui veicoli di cui all'articolo 1.
- 3.2.1.2.2 Il tenore in volume di ossido di carbonio nei gas di scarico emessi con motore al minimo non deve superare il 4,5%.
- 3.2.1.2.3 Tale valore è controllato nel corso di una prova condotta secondo il metodo descritto nell'allegato IV.
- 3.2.1.3 *Prova di tipo III* (controllo delle emissioni di gas dal basamento).
- 3.2.1.3.1 Questa prova dev'essere effettuata sui veicoli di cui all'articolo 1, ad eccezione di quelli equipaggiati con motore a due tempi con compressione nel basamento.
- 3.2.1.3.2 La massa degli idrocarburi contenuti nei gas di sfato e non riaspirati dal motore dev'essere inferiore allo 0,15% della massa di carburante consumato dal motore.
- 3.2.1.3.3 Tale valore è controllato nel corso di una prova condotta secondo il metodo descritto nell'allegato V.
- 3.2.2 In linea di massima, la conformità della produzione, per quanto riguarda la limitazione dell'emissione di gas inquinanti prodotti dal motore, è controllata in base alla descrizione data nella comunicazione di cui all'allegato VII e, se sarà necessario, in base alle prove dei tipi I, II e III di cui al punto 3.2 o ad alcune di esse. Tuttavia:
- 3.2.2.1 Nel corso di una prova di tipo I effettuata su un veicolo prelevato nella serie le masse rilevate di ossido di carbonio e di idrocarburi non devono superare rispettivamente le quantità L_1 e L_2 riportate nella tabella seguente:

Peso di riferimento Pr kg	Massa di ossido di carbonio g/prova L_1	Massa di idrocarburi g/prova L_2
$Pr \leq 750$	120	10,4
$750 < Pr \leq 850$	131	10,9
$850 < Pr \leq 1020$	140	11,3
$1020 < Pr \leq 1250$	161	12,2
$1250 < Pr \leq 1470$	182	13,1
$1470 < Pr \leq 1700$	203	14,0
$1700 < Pr \leq 1930$	223	14,8
$1930 < Pr \leq 2150$	244	15,7
$2150 < Pr$	264	16,6

- 3.2.2.1.1 Se la massa di ossido di carbonio o quella di idrocarburi prodotti dal veicolo prelevato nella serie è superiore ai limiti L_1 e L_2 di cui sopra, il costruttore ha la possibilità di chiedere che vengano effettuate misure su un campione di veicoli prelevati dalla serie e contenente il veicolo prelevato inizialmente. Il costruttore stabilisce l'entità n del campione. Si determina allora per ciascun gas inquinante la media aritmetica \bar{x} dei risultati

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo del Governo*)

ottenuti sul campione e lo scarto tipo $S^{(1)}$ del campione. Si considera allora la produzione della serie come conforme se la condizione seguente è soddisfatta:

$$\bar{x} + k \cdot S \leq L$$

dove:

L: valore limite prescritto al punto 3.2.2.1 per ogni gas inquinante considerato,

k: fattore statistico dipendente da n e dato dalla tabella seguente:

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

$$\text{se } n \geq 20 \quad , \quad k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$$

(1) $S^2 = \sum \frac{(x - \bar{x})^2}{n - 1}$, dove x è uno qualunque degli n risultati individuali.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo del Governo*)

ALLEGATO II

**CARATTERISTICHE ESSENZIALI DEL MOTORE ED INFORMAZIONI
RIGUARDANTI LA CONDUZIONE DELLE PROVE (1)**

- | | |
|---------|--|
| 1 | DESCRIZIONE DEL MOTORE. |
| 1.1 | Marca |
| 1.2 | Tipo |
| 1.3 | Ciclo: quattro tempi/due tempi ⁽²⁾ |
| 1.4 | Numero dei cilindri |
| 1.5 | Alesaggio mm |
| 1.6 | Corsa mm |
| 1.7 | Cilindrata cm ³ |
| 1.8 | Rapporto volumetrico di compressione ⁽³⁾ |
| 1.9 | Sistema di raffreddamento |
| 1.10 | Sovralimentazione con/ senza ⁽²⁾ descrizione del sistema |
| 1.11 | Dispositivo di ricircolo dei gas del basamento (descrizione e schemi)..... |
| 1.12 | Filtro dell'aria: disegni o marche e tipi |
| 2 | ULTERIORI DISPOSITIVI ANTI-INQUINANTI (se esistono e se non sono compresi in un'altra voce). |
| | Descrizione e schemi |
| 3 | ALIMENTAZIONE. |
| 3.1 | Descrizione e schemi dei condotti di aspirazione e dei loro accessori (dash-pot, dispositivo di riscaldamento, prese d'aria supplementari, ecc.) |
| 3.2 | Alimentazione di carburante: |
| 3.2.1 | Con carburatore/i ⁽²⁾ Numero |
| 3.2.1.1 | Marca |
| 3.2.1.2 | Tipo |
| 3.2.1.3 | Regolazioni ⁽²⁾ |

⁽¹⁾ Nel caso di motori o sistemi non convenzionali, si forniranno i dati equivalenti a quelli di seguito indicati.

⁽²⁾ Depennare la dicitura inutile.

⁽³⁾ Indicare la tolleranza.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

ALLEGATO II

CARATTERISTICHE ESSENZIALI DEL MOTORE ED INFORMAZIONI
RIGUARDANTI LA CONDUZIONE DELLE PROVE

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

- | | | | |
|-----------|---|------------|--|
| 3.2.1.3.1 | Getti | } oppure } | Curva della portata di carburante in funzione della portata d'aria ⁽¹⁾ ⁽²⁾ |
| 3.2.1.3.2 | Diffusori | | |
| 3.2.1.3.3 | Livello in vaschetta | | |
| 3.2.1.3.4 | Peso del galleggiante | | |
| 3.2.1.3.5 | Sede ago..... | | |
| 3.2.1.4 | Starter manuale/automatico ⁽¹⁾ Regolazione di chiusura ⁽²⁾ | | |
| 3.2.1.5 | Pompa di alimentazione
Pressione ⁽²⁾o diagramma caratteristico ⁽²⁾ | | |
| 3.2.2 | Con dispositivo di iniezione ⁽¹⁾ | | |
| 3.2.2.1 | Pompa | | |
| 3.2.2.1.1 | Marca | | |
| 3.2.2.1.2 | Tipo | | |
| 3.2.2.1.3 | Mandatamm ³ per ciclo agiri/min della pompa ⁽¹⁾ ⁽²⁾ o diagramma caratteristico ⁽¹⁾ ⁽²⁾ | | |
| 3.2.2.2 | Iniettore/i | | |
| 3.2.2.2.1 | Marca | | |
| 3.2.2.2.2 | Tipo | | |
| 3.2.2.2.3 | Taratura bar ⁽¹⁾ ⁽²⁾
o diagramma caratteristico ⁽¹⁾ ⁽²⁾ | | |
| 4 | DISTRIBUZIONE. | | |
| 4.1 | Alzate massime delle valvole e angoli d'apertura e di chiusura con riferimento ai punti morti | | |
| 4.2 | Giochi di riferimento e/o di regolazione ⁽¹⁾ | | |
| 5 | ACCENSIONE. | | |
| 5.1 | Distributore/i | | |
| 5.1.1 | Marca | | |
| 5.1.2 | Tipo | | |
| 5.1.3 | Curva dell'anticipo all'accensione ⁽²⁾ | | |
| 5.1.4 | Fasatura ⁽²⁾ | | |
| 5.1.5 | Apertura dei contatti ⁽²⁾ | | |

⁽¹⁾ Depennare la dicitura inutile.⁽²⁾ Indicare la tolleranza.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

- 6 SISTEMA DI SCARICO.
 Descrizione e schemi
- 7 INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI CONCERNENTI LE CONDIZIONI DI PROVA.
- 7.1 Lubrificante impiegato
- 7.1.1 Marca
- 7.1.2 Tipo
- (Indicare la percentuale d'olio nel carburante se del lubrificante è mescolato al carburante)
- 7.2 Candele
- 7.2.1 Marca
- 7.2.2 Tipo
- 7.2.3 Distanza degli elettrodi.....
- 7.3 Bobina di accensione
- 7.3.1 Marca
- 7.3.2 Tipo
- 7.4 Condensatore di accensione
- 7.4.1 Marca
- 7.4.2 Tipo
- 8 PRESTAZIONI DEL MOTORE.
- 8.1 Velocità di rotazione al minimogiri/min ⁽¹⁾
- 8.2 Velocità di rotazione corrispondente al regime di potenza massimagiri/min ⁽¹⁾
- 8.3 Potenza massimaCV/HP ⁽²⁾ (ISO - BSI - CUNA - DIN - IGM - SAE, ecc. ⁽²⁾).

⁽¹⁾ Indicare la tolleranza.⁽²⁾ Depennare la dicitura inutile.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: Testo del Governo)

ALLEGATO III

PROVA DI TIPO I

(Controllo dell'emissione media di gas inquinanti in una zona urbana a traffico intenso dopo una partenza a freddo)

METODO PER CONDURRE LA PROVA DI TIPO I
DEFINITA AL PUNTO 3.2.1.1 DELL'ALLEGATO I

1 CICLO DI FUNZIONAMENTO AL BANCO DINAMOMETRICO.

1.1 *Descrizione del ciclo.*

Il ciclo di funzionamento da utilizzare al banco dinamometrico è quello dato nella tabella seguente e rappresentato nell'appendice 1. La scomposizione in sequenze è riportata nell'appendice 2.

CICLO DI FUNZIONAMENTO AL BANCO DINAMOMETRICO

N. sequenza	SEQUENZE	Fasi	Acce- razione m/sec ²	Velocità km/h	Durata di ciascuna		Progres- sione tempi sec.	Rapporto da utilizzare con cambio meccanico
					sequenza sec.	fase sec.		
1	Minimo	1			11	11	11	6 sec. PM+5 sec. K ₁ (*)
2	Accelerazione	2	1,04	0-15	4	4	15	1
3	Velocità costante	3		15	8	8	23	1
4	Decelerazione	4	-0,69	15-10	2	5	25	1
5	Decelerazione a frizione disinnestata		-0,92	10-0				
6	Minimo	5			21	21	49	16 sec. PM+5 sec. K ₁
7	Accelerazione	6	0,83	0-15	5	12	54	1
8	Cambio di velocità		2					
9	Accelerazione	7	0,94	15-32	5	24	61	2
10	Velocità costante		32					
11	Decelerazione	8	-0,75	32-10	8	11	93	2
12	Decelerazione a frizione disinnestata		-0,92	10-0				
13	Minimo	9			21	21	117	16 sec. PM+5 sec. K ₁
14	Accelerazione	10	0,83	0-15	5	26	122	1
15	Cambio di velocità		2					
16	Accelerazione	11	0,62	15-35	9	135	133	2
17	Cambio di velocità		2					
18	Accelerazione	12	0,52	35-50	8	143	143	3
19	Velocità costante		50					
20	Decelerazione	13	-0,52	50-35	8	163	163	3
21	Velocità costante		35					
22	Cambio di velocità	14			2	178	178	3
23	Decelerazione		-0,86	32-10				
24	Decelerazione a frizione disinnestata	15	-0,92	10-0	3	12	185	2
25	Minimo		7					
					7	7	195	7 sec. PM

(*) PM = Cambio in folle, motore innestato.

K₁, K₂ = Frizione disinnestata con prima o seconda marcia inserita.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

ALLEGATO III

PROVA DI TIPO I

(Controllo dell'emissione media di gas inquinanti in una zona urbana a traffico intenso
dopo una partenza a freddo)

METODO PER CONDURRE LA PROVA DI TIPO I
DEFINITA AL PUNTO 3.2.1.1 DELL'ALLEGATO I

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

1.2 *Condizioni generali per l'esecuzione del ciclo.*

Cicli di prova preliminari devono essere eseguiti per determinare il modo migliore di azionamento del pedale dell'acceleratore, del freno, se è il caso, per ottenere un ciclo che si approssimi a quello teorico rimanendo nelle tolleranze prescritte.

1.3 *Uso del cambio.*

1.3.1 Se la velocità massima che può essere raggiunta con la prima marcia è inferiore a 15 km/h, si utilizzano la seconda, la terza e la quarta.

1.3.2 Le vetture equipaggiate di cambio a comando semiautomatico sono provate utilizzando i rapporti normalmente impiegati per la marcia su strada, ed il comando del cambio è azionato secondo le istruzioni del costruttore.

1.3.3 Le vetture equipaggiate di cambio automatico sono provate selezionando il rapporto più elevato (drive). L'acceleratore è usato in modo da ottenere il più possibile accelerazioni costanti, permettendo alla trasmissione di selezionare i differenti rapporti nel loro ordine normale. Inoltre, i punti di cambio di velocità indicati all'appendice 1 non sono applicabili e le accelerazioni devono essere effettuate seguendo le rette colleganti la fine del periodo di minimo al periodo successivo di velocità costante. Si applicano le tolleranze di cui al punto 1.4.

1.3.4 I veicoli con overdrive che può essere comandato dal guidatore sono provati con l'overdrive disinserito.

1.4 *Tolleranze.*

1.4.1 Si tollera uno scarto di ± 1 km/h rispetto alla velocità teorica durante l'accelerazione, durante la velocità costante e durante la decelerazione quando si utilizzano i freni del veicolo. Nel caso che il veicolo decelererà più rapidamente senza che si utilizzino i freni, ci si attiene solamente alle prescrizioni del punto 5.6.3. Ai cambiamenti di fase, si accettano tolleranze sulle velocità superiori a quelle prescritte, a condizione che la durata degli scarti costatati non superi ogni volta 0,5 secondi.

1.4.2 Le tolleranze sui tempi saranno di $\pm 0,5$ secondi. Tali tolleranze si applicano sia all'inizio che alla fine di ogni periodo di cambio di velocità ⁽¹⁾.

1.4.3 Le tolleranze sulla velocità e sui tempi sono combinate come indicato nell'appendice 1.

2 VEICOLO E CARBURANTE.

2.1 *Veicoli da provare.*

2.1.1 Il veicolo deve essere in buone condizioni meccaniche.
Deve essere rodato ed aver percorso almeno 3000 km prima della prova.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo del Governo*)

- 2.1.2 Il dispositivo di scarico non deve presentare perdite suscettibili di ridurre la quantità dei gas raccolti, che dev'essere quella uscente dal motore.
- 2.1.3 Può essere verificata l'ermeticità del sistema di aspirazione, per accertare che la carburazione non sia alterata da una presa d'aria accidentale.
- 2.1.4 Le regolazioni del motore e degli organi del veicolo sono quelle previste dal costruttore
- 2.1.5 Una presa di depressione è installata nel circuito di aspirazione, in prossimità del carburatore, dopo la farfalla.
- 2.1.6 Il laboratorio può verificare che il veicolo corrisponda alle prestazioni indicate dal costruttore e sia utilizzabile per la guida normale e, in particolare, sia adatto a partire sia a freddo che a caldo.
- 2.2 *Carburante.*
- 2.2.1 Il carburante è quello di riferimento le cui caratteristiche sono definite nell'allegato VI. Se il motore è lubrificato a miscela, si aggiunge al carburante di riferimento dell'olio della qualità e nella quantità raccomandata dal costruttore.
- 3 APPARECCHIATURA DI PROVA.
- 3.1 *Freno dinamometrico.*
- Non è prescritto alcun modello particolare; tuttavia la sua regolazione deve mantenersi costante nel tempo. Non deve ingenerare vibrazioni percepibili nel veicolo e suscettibili di nuocere al suo normale funzionamento. Deve essere fornito di una serie di volani che permettano di riprodurre il funzionamento su strada del veicolo (inerzie equivalenti).
- 3.2 *Apparecchiature di raccolta dei gas.*
- 3.2.1 I tubi di collegamento devono essere in acciaio e, per quanto possibile, forniti di raccordi rigidi. Tuttavia, per isolare il dispositivo delle vibrazioni del veicolo, si deve prevedere un elemento elastico anulare completamente stagno. Si possono utilizzare altri materiali se questi non influenzano la composizione dei gas.
- 3.2.2 Se il veicolo in prova è equipaggiato con una tubazione a scarichi multipli, questi ultimi devono essere collegati tra loro quanto più vicino possibile al veicolo.
- 3.2.3 La temperatura dei gas nel sistema di raccolta deve essere compatibile con il corretto funzionamento del motore, con la buona conservazione dei sacchi di prelievo, con il livello di assorbimento degli idrocarburi previsto al punto 4.5.1 e con la riduzione al minimo delle condensazioni sulle pareti del sacco o dei sacchi di prelievo.

⁽¹⁾ Va rilevato che il tempo assegnato di 2 secondi comprende la durata del cambio di combinazione e, ove sia necessario, un certo margine per riprendere il ciclo.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo del Governo*)

- 3.2.4 Le diverse valvole che permettono di dirigere i gas di scarico sia verso l'atmosfera, sia verso il dispositivo di prelievo, devono essere a manovra e ad azione rapida.
- 3.2.5 Il dispositivo di presa è costituito da uno o più sacchi di sufficiente capacità. I sacchi sono di materiale tale che le misure e la conservazione dei gas non siano alterate.
- 3.3 *Apparecchiatura di analisi.*
- 3.3.1 La sonda può essere costituita dal tubo di prelievo collegato al dispositivo di raccolta o dal tubo di vuotamento del sacco. Essa può essere anche indipendente, ma non potrà in nessun caso avere la presa in fondo al sacco.
- 3.3.2 Gli analizzatori saranno del tipo non dispersivo ad assorbimento a raggi infrarossi. L'analizzatore per gli idrocarburi sarà sensibilizzato al *n*-esano.
- 3.4 *Apparecchiature di misura del volume.*
- 3.4.1 Si utilizza un contatore volumetrico.
- 3.4.2 Le misure della pressione e della temperatura che permettono di riportare il volume alle condizioni standard, sono effettuate in punti scelti in funzione del tipo di contatore utilizzato. La posizione di detti punti è indicata dal laboratorio.
- 3.4.3 Il dispositivo di aspirazione dei gas può essere composto da una pompa o da qualsiasi altro dispositivo che mantenga costante la pressione misurata al contatore.
- 3.5 *Precisione degli apparecchi.*
- 3.5.1 La precisione del dinamometro non è indicata essendo il freno tarato con una prova a parte. L'inerzia totale delle masse rotanti, compresa quella dei rulli e del rotore del freno (cfr. punto 4.2), è data con una approssimazione di ± 20 kg.
- 3.5.2 La velocità del veicolo deve essere misurata con riferimento alla velocità di rotazione dei rulli collegati ai volani del freno. Essa deve poter essere misurata con uno scarto massimo di ± 2 km/h per velocità comprese nella gamma 0-10 km/h e con uno scarto massimo di ± 1 km/h per velocità superiori a 10 km/h.
- 3.5.3 Le temperature considerate ai punti 5.1.1 e 6.3.3 devono poter essere misurate con uno scarto massimo di $\pm 2^\circ$ C.
- 3.5.4 La pressione atmosferica deve poter essere misurata con uno scarto massimo di ± 1 mm di mercurio.
- 3.5.5 La depressione nel sistema di aspirazione del veicolo deve poter essere misurata con una precisione di ± 5 mm di mercurio e le altre pressioni (con contropressione del dispositivo di prelievo, pressione per la correzione del volume ecc.) devono poter essere misurate con una precisione di ± 5 mm di colonna d'acqua.
- 3.5.6 La dimensione e la precisione del contatore devono essere in rapporto col volume di gas da misurare, in modo tale che la precisione della misura del volume sia di $\pm 2\%$.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo del Governo*)

- 3.5.7 Gli analizzatori devono avere un campo di misure compatibile con la precisione richiesta per la misura dei tenori diversi costituenti: $\pm 3\%$ senza tener conto della precisione dei gas campione di taratura. Il tempo totale di risposta del circuito d'analisi deve essere inferiore ad un minuto.
- 3.5.8 Il tenore dei gas campione non deve scostarsi oltre il $\pm 2\%$ dai rispettivi valori nominali. Come diluente si impiega l'azoto.

4 PREPARAZIONE DELLA PROVA.

4.1 *Regolazione del freno.*

4.1.1 La regolazione del freno deve permettere di riprodurre il funzionamento del veicolo in piano alla velocità costante di 50 km/h.

4.1.2 A questo scopo, la depressione è misurata all'aspirazione del motore, durante una prova su strada a 50 km/h in terza oppure utilizzando i rapporti indicati al punto 1.3 con il veicolo caricato secondo il suo peso di riferimento e con i pneumatici gonfiati alla pressione indicata dal costruttore. La depressione è misurata allorché la velocità in piano è stabilizzata per almeno 15 secondi. Per tener conto dell'influenza del vento, si prende la media delle misure effettuate due volte in ciascun senso.

4.1.3 Il veicolo viene in seguito posto sul dinamometro ed il freno è regolato in modo tale da ottenere una depressione all'aspirazione uguale a quella rilevata nella prova su strada definita al punto 4.1.2. Questa regolazione del freno è mantenuta durante tutta la prova.

4.1.4 Questa regolazione è valida per i freni di tipo idraulico. Per altri tipi può essere necessario verificare che la regolazione così ottenuta sia valida anche per le altre condizioni intermedie comprese tra il minimo e la velocità massima del ciclo. Se necessario, si adotta una regolazione intermedia.

4.2 *Adattamento delle inerzie equivalenti alle inerzie di traslazione del veicolo.*

Si adatta il volano che permette di ottenere un'inerzia totale delle masse in rotazione conformemente al peso di riferimento nei limiti seguenti:

Peso di riferimento del veicolo Pr, kg	Inerzie equivalenti, kg
$Pr \leq 750$	680
$750 < Pr \leq 850$	800
$850 < Pr \leq 1020$	910
$1020 < Pr \leq 1250$	1130
$1250 < Pr \leq 1470$	1360
$1470 < Pr \leq 1700$	1590
$1700 < Pr \leq 1930$	1810
$1930 < Pr \leq 2150$	2040
$2150 < Pr \leq$	2270

4.3 *Condizionamento del veicolo.*

4.3.1 Precedentemente alla prova, il veicolo è lasciato per 6 ore almeno, ad una temperatura compresa tra i 20° e 30° C. Si verifica inoltre che le temperature dell'acqua di raffreddamento e dell'olio del motore siano comprese fra 20° e 30° C.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo del Governo*)

- 4.3.2 La pressione dei pneumatici deve essere quella indicata dal costruttore, come per l'esecuzione della prova preliminare su strada, che consente la regolazione del freno. Tuttavia, se il diametro dei rulli è inferiore a 50 cm, si aumenta la pressione dei pneumatici dal 30 al 50% per evitare il loro deterioramento.
- 4.4 *Controllo della contropressione.*
- Durante le prove preliminari si verifica che la contropressione creata dall'insieme del dispositivo di presa non superi 75 mm di colonna d'acqua, effettuando tale misura ai diversi regimi stabilizzati previsti nel ciclo.
- 4.5 *Condizionamento dei sacchi.*
- 4.5.1 I sacchi sono condizionati in modo tale che, soprattutto per quanto riguarda gli idrocarburi, le perdite di idrocarburi siano inferiori al 2 % del contenuto iniziale per un periodo di 20 minuti. Questo condizionamento è effettuato durante prove preliminari eseguite in condizioni di temperatura prossime alle temperature limite riscontrate nel corso di varie prove.
- 4.5.2 Per la misura delle perdite si utilizza il metodo seguente. Col motore funzionante a regime costante, si misura con continuità il contenuto in idrocarburi dei gas che entrano nel sacco fino al riempimento. Il tenore, al termine del riempimento, deve corrispondere alla media rilevata sulla registrazione. Si procede al vuotamento del sacco con le pompe degli analizzatori e si registra il tenore con continuità o ad intervalli di tempo prestabiliti. Se al termine dei 20 minuti il tenore è mutato più del 2%, si procede al vuotamento e al riempimento del sacco per effettuare una seconda misura. Questo ciclo viene ripetuto tante volte quante sono necessarie per saturare le pareti.
- 4.6 *Regolazione degli apparecchi d'analisi.*
- 4.6.1 *Taratura degli analizzatori.*
- Si immette nell'analizzatore, per mezzo di un flussometro e di una valvola di riduzione applicata su ciascuna bombola, la quantità di gas alla pressione indicata compatibilmente con un corretto funzionamento degli apparecchi. L'apparecchio viene regolato in modo da indicare, come valore stabilizzato, il valore della bombola campione. Si traccia, partendo dalla taratura ottenuta con la bombola a tenore massimo, la curva di deviazioni dell'apparecchio, in funzione del tenore delle varie bombole di gas campione utilizzate.
- 4.6.2 *Risposta totale degli apparecchi.*
- Si immette all'estremità della sonda il gas della bombola avente tenore massimo. Si verifica che il valore indicato, corrispondente alla deviazione massima, sia raggiunto in meno di 1 minuto. Se tale valore non è raggiunto, si ricercano le perdite nel circuito d'analisi procedendo punto per punto.
- 4.7 *Regolazione del dispositivo di misura del volume.*
- Il sacco viene riempito durante prove preliminari verificando che la misura del volume possa essere effettuata con la precisione indicata. Se necessario, si sceglie un contatore appropriato per ciascun caso.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo del Governo*)

- 5 PROCEDIMENTO PER LE PROVE AL BANCO.
- 5.1 *Condizioni particolari di esecuzione del ciclo.*
- 5.1.1 La temperatura del locale del banco a rulli deve essere compresa, durante tutta la prova, tra i 20° e i 30° C ed essere la più prossima possibile a quella del locale di condizionamento del veicolo.
- 5.1.2 Nel corso della prova, il veicolo deve essere quasi orizzontale in modo da evitare una distribuzione anormale del carburante.
- 5.1.3 La prova deve essere effettuata a cofano alzato. Un dispositivo ausiliario di ventilazione agente sul radiatore (raffreddamento ad acqua) o sull'entrata dell'aria (raffreddamento ad aria), può essere usato, se necessario, per mantenere normale la temperatura del motore.
- 5.1.4 Per l'esecuzione del ciclo, la velocità da considerare è quella dei rulli collegati ai volani del freno. Si registra la velocità in funzione del tempo nel corso della prova, per poter giudicare la validità dei cicli eseguiti.
- 5.1.5 La registrazione della depressione è facoltativa; tuttavia, se è effettuata contemporaneamente a quella della velocità, essa consente di giudicare la corretta esecuzione delle accelerazioni.
- 5.1.6 Del pari possono essere facoltativamente registrate le temperature dell'acqua di raffreddamento e dell'olio del basamento del motore.
- 5.2 *Messa in moto del motore.*
- 5.2.1 Il motore è messo in moto utilizzando i mezzi di avviamento previsti a questo scopo: starter, dispositivi di strozzamento, ecc., seguendo le istruzioni del costruttore.
- 5.2.2 Il motore è mantenuto al minimo con starter inserito per una durata di 40 secondi. L'inizio del primo ciclo di prova coincide con la manovra della valvola del dispositivo di ricupero dei gas uscenti, che dev'essere effettuata al termine del suddetto periodo di 40 secondi.
- 5.3 *Utilizzazione dello starter a comando manuale.*
- Lo starter dev'essere disinserito il più presto possibile e di norma prima dell'accelerazione da 0 a 50 km/h. Se questa prescrizione non può essere rispettata, il momento di disinserimento effettivo deve essere registrato. Il metodo di regolazione dello starter è quello indicato dal costruttore.
- 5.4 *Minimo.*
- 5.4.1 Cambio a comando manuale.
- 5.4.1.1 Le fasi di minimo si effettuano con frizione innestata e cambio in folle.
- 5.4.1.2 Per poter effettuare le accelerazioni seguendo normalmente il ciclo, si inserisce la prima marcia con frizione disinnestata, 5 secondi prima della fase di accelerazione successiva al minimo considerato.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo del Governo*)

- 5.4.1.3 Il primo minimo di inizio ciclo è composto di 6 secondi con cambio in folle, frizione innestata e di 5 secondi con prima marcia inserita, frizione disinnestata.
- 5.4.1.4 Per le fasi intermedie di minimo di ciascun ciclo, i tempi corrispondenti sono rispettivamente di 16 secondi con cambio in folle e di 5 secondi con prima marcia inserita, frizione disinnestata.
- 5.4.1.5 L'ultimo minimo del ciclo deve avere una durata di 7 secondi con cambio in folle, frizione innestata.
- 5.4.2 Cambio a comando semiautomatico.
Si applicano le indicazioni del costruttore per la guida in città, o, in assenza di regole, si seguono quelle relative al cambio a comando manuale.
- 5.4.3 Cambio a comando automatico.
Il selettore non è manovrato durante tutta la prova, salvo indicazioni contrarie del costruttore. In quest'ultimo caso si applica la procedura prevista per i cambi a comando manuale.
- 5.5 *Accelerazioni.*
- 5.5.1 Le accelerazioni sono effettuate in modo da avere un valore più costante possibile per tutta la durata della sequenza.
- 5.5.2 Se l'accelerazione non può essere effettuata nel tempo prescritto, l'eccesso di durata è sottratto dalla durata del cambio marcia, se possibile, e in ogni caso dal periodo successivo di velocità costante.
- 5.6 *Decelerazioni.*
- 5.6.1 Tutte le decelerazioni sono effettuate togliendo del tutto il piede dall'acceleratore, mantenendo la frizione innestata. Il disinnesto avviene senza l'uso del cambio, alla velocità di 10 km/h.
- 5.6.2 Se la durata della decelerazione è più lunga di quella prevista nella fase corrispondente, si usano i freni del veicolo per seguire il ciclo.
- 5.6.3 Se la durata della decelerazione è più breve di quella prevista nella fase corrispondente, si ristabilisce la corrispondenza con il ciclo teorico con un periodo di minimo Conglobato nella sequenza successiva di minimo.
- 5.6.4 Al termine della decelerazione (arresto del veicolo sui rulli), il cambio è posto in folle con frizione innestata.
- 5.7 *Velocità costanti.*
- 5.7.1 Si evita il « pompaggio » o la chiusura della valvola dei gas durante il passaggio dall'accelerazione alla velocità costante successiva.
- 5.7.2 I periodi a velocità costante sono effettuati mantenendo fissa la posizione dell'acceleratore.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo del Governo*)

6 PROCEDIMENTO PER IL PRELIEVO E L'ANALISI.

6.1 *Prelievo.*

6.1.1 Il prelievo è effettivo dal momento dell'apertura della valvola come indicato al punto 5.2.2.

6.1.2 Se si utilizzano più sacchi, si passa da un sacco all'altro all'inizio del primo periodo di minimo di ogni ciclo.

6.1.3 Appena riempito, il sacco è chiuso ermeticamente.

6.1.4 Al termine dell'ultimo ciclo la valvola è manovrata per deviare i gas prodotti dal motore verso l'atmosfera.

6.2 *Analisi.*

6.2.1 L'analisi dei gas contenuti in ciascun sacco è effettuata il più presto possibile ed in ogni caso non più tardi di 20 minuti dopo l'inizio del riempimento del sacco considerato.

6.2.2 Se la sonda non è lasciata permanentemente nel sacco, si devono evitare entrate d'aria all'atto della sua introduzione e fughe all'atto della sua estrazione dal sacco considerato.

6.2.3 L'analizzatore deve stabilizzarsi nel minuto successivo all'inizio del suo collegamento con il sacco.

6.2.4 Il valore preso in considerazione per il tenore dei gas in ciascuno degli effluenti misurati è il valore letto dopo la stabilizzazione dell'apparecchio di misura.

6.3 *Misura del volume.*

6.3.1 Per evitare sensibili variazioni di temperatura, il volume del o dei sacchi è misurato allorché i gas hanno raggiunto la temperatura dell'ambiente in cui si opera.

6.3.2 Si procede al vuotamento dei sacchi facendo passare i gas attraverso il contatore.

6.3.3 La temperatura (t_m) da adottare per i calcoli è la media aritmetica delle temperature all'inizio e quasi al termine del vuotamento; lo scarto massimo tollerato tra i due valori deve essere inferiore a 5° C.

6.3.4 La pressione (P_m) da adottare per i calcoli è la media aritmetica delle pressioni assolute rilevate all'inizio e quasi al termine del vuotamento; lo scarto massimo tollerato tra i due valori dev'essere inferiore a 4 mm di mercurio.

6.3.5 Si somma al volume misurato al contatore il volume dei gas prelevati per l'analisi, se questo supera l'1% del volume misurato. Il risultato ottenuto è indicato con V_m .

7 DETERMINAZIONE DELLA QUANTITÀ DI GAS INQUINANTI EMESSI.

7.1 *Correzione dei volumi di gas misurati.*

Il volume di gas contenuti in ciascun sacco dev'essere riportato alle condizioni normali di temperatura e di pressione secondo la formula:

$$V = V_m \frac{273}{273 + t_m} \times \frac{P_m - P_H}{760}$$

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo del Governo*)

dove le quantità V_m , t_m , P_m e P_H sono definite nel modo seguente:

V_m : volume rilevato, espresso in litri, come indicato al punto 6.3.5;

t_m : media aritmetica delle temperature estreme rilevate come indicato al punto 6.3.3, espressa in gradi Celsius;

P_m : media aritmetica delle pressioni assolute estreme rilevate come indicato al punto 6.3.4, espressa in millimetri di mercurio;

P_H : tensione di vapore d'acqua saturo alla temperatura t_m , espressa in millimetri di mercurio.

7.2 *Massa di gas inquinanti contenuta in ciascun sacco.*

La massa di gas inquinanti contenuta in ciascun sacco è determinata dal prodotto dCV , dove « C » è il tenore in volume e « d » la massa volumica di gas inquinante considerato:

- per l'ossido di carbonio, $d = 1,250$;
- per gli idrocarburi, $d = 3,844$ (*n*-esano).

7.3 *Massa totale di gas inquinanti emessi.*

La massa M di ciascun gas inquinante emesso dal veicolo durante la prova è ottenuta sommando le masse di gas inquinanti contenute in ciascun sacco e calcolata come indicato al punto 7.2.

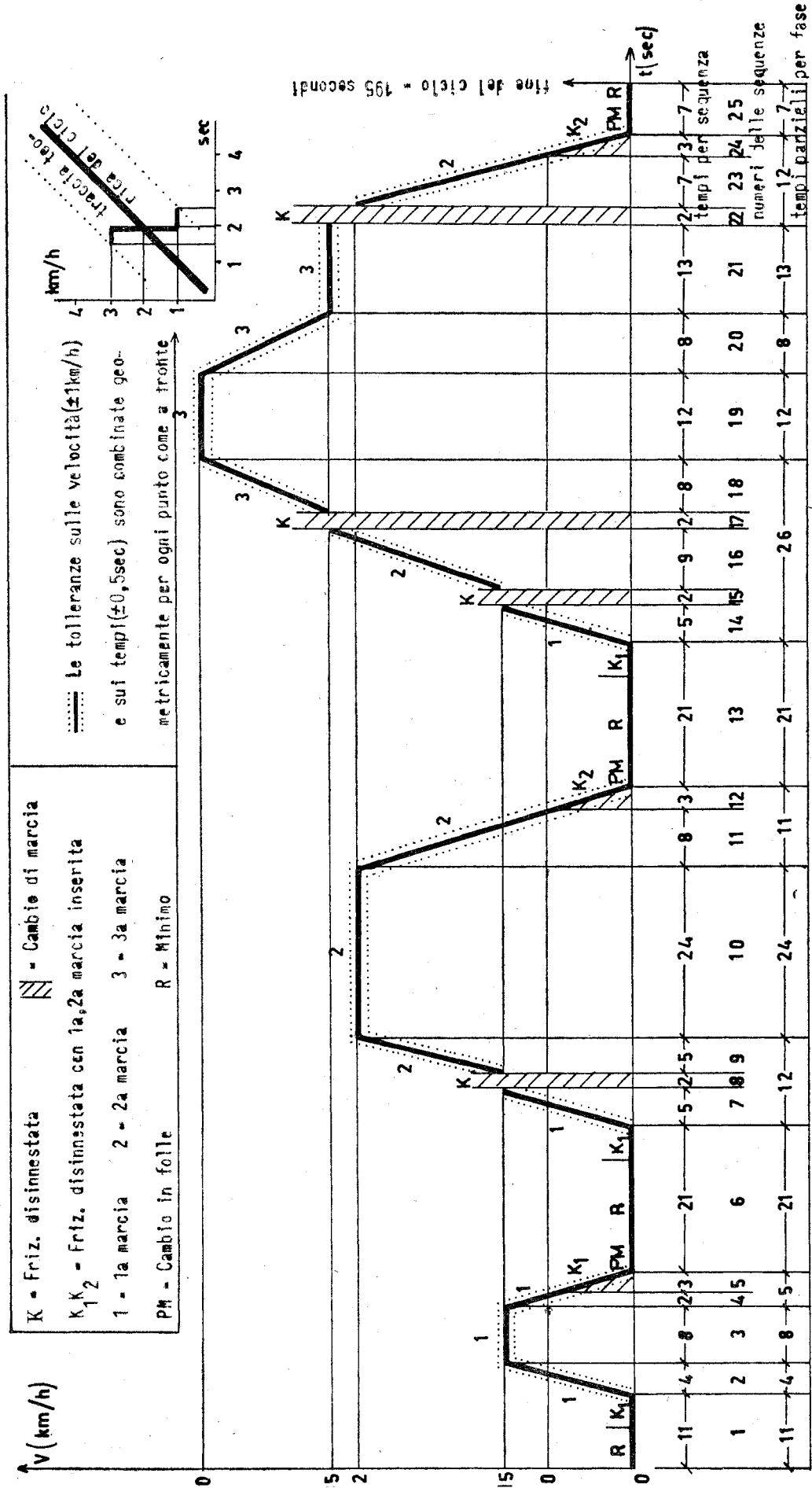
Nota. I laboratori dovranno controllare la validità delle analisi misurando anche la quantità di anidride carbonica prodotta.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: Testo del Governo)

APPENDICE 1

CICLO DI FUNZIONAMENTO DEI MOTORI A BENZINA PER LA PROVA DI TIPO I



(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

APPENDICE I

CICLO DI FUNZIONAMENTO DEI MOTORI A BENZINA PER LA PROVA DI TIPO I

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

APPENDICE 2

SCOMPOSIZIONE DEL CICLO DI FUNZIONAMENTO UTILIZZATO
PER LA PROVA DI TIPO I

1 SCOMPOSIZIONE IN SEQUENZE.

	Tempo	%
Minimo	60 sec. 30,8	} 35,4
Motore al minimo, con veicolo in moto e una marcia inserita	9 sec. 4,6	
Cambio di velocità	8 sec.	4,1
Accelerazioni	36 sec.	18,5
Velocità costanti	57 sec.	29,2
Decelerazioni	25 sec.	12,8
	<u>195 sec.</u>	<u>100</u>

2 SCOMPOSIZIONE IN FUNZIONE DELL'UTILIZZAZIONE DEL CAMBIO.

Minimo	60 sec. 30,8	} 35,4
Motore al minimo, con veicolo in moto e una marcia inserita	9 sec. 4,6	
Cambio di velocità	8 sec.	4,1
prima	24 sec.	12,3
seconda	53 sec.	27,2
terza	41 sec.	21
	<u>195 sec.</u>	<u>100</u>

Velocità media durante la prova: 19 km/h.

Tempo effettivo di funzionamento: 195 sec.

Distanza teorica percorsa per ciclo: 1,013 km.

Distanza equivalente per la prova (4 cicli): 4,052 km.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

APPENDICE 2

SCOMPOSIZIONE DEL CICLO DI FUNZIONAMENTO UTILIZZATO
PER LA PROVA DI TIPO I

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

ALLEGATO IV

PROVA DI TIPO II

(Controllo dell'emissione di ossido di carbonio al minimo)

METODO PER EFFETTUARE LA PROVA DI TIPO II DEFINITA AL PUNTO 3.2.1.2 DELL'ALLEGATO I

- 1 CONDIZIONI DI MISURA.
 - 1.1 Il carburante è quello di riferimento le cui caratteristiche sono definite all'allegato VI.
 - 1.2 Il tenore in volume di ossido di carbonio è misurato immediatamente dopo i 4 cicli della prova di tipo I, con motore al minimo.
 - 1.3 Per i veicoli con cambio a comando manuale o semiautomatico, la prova è effettuata con cambio in folle e frizione innestata.
 - 1.4 Per i veicoli a cambio automatico, la prova è effettuata con il selettore in posizione « zero » o « sosta ».
- 2 PRELIEVO DEI GAS.
 - 2.1 La sonda di prelievo è posta nel tubo che collega lo scarico del veicolo con il sacco e il più vicino possibile al tubo di scarico.
 - 2.2 Per tener conto delle diluizioni possibili dei gas di scarico con l'aria, si misura il tenore in volume dell'ossido di carbonio (T_1) e di anidride carbonica (T_2); il tenore in volume T da confrontare con il limite prescritto è calcolato con la formula:

$$T = T_1 \times \frac{0,15}{T_1 + T_2}$$

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

ALLEGATO IV

PROVA DI TIPO II

(Controllo dell'emissione di ossido di carbonio al minimo)

METODO PER EFFETTUARE LA PROVA DI TIPO II DEFINITA
AL PUNTO 3.2.1.2 DELL'ALLEGATO I

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

ALLEGATO V

PROVA DI TIPO III

(Controllo delle emissioni di gas dal basamento)

METODO PER EFFETTUARE LA PROVA DI TIPO III DEFINITA
AL PUNTO 3.2.1.3 DELL'ALLEGATO I

1 NORME GENERALI.

- 1.1 La prova di tipo III è effettuata sul veicolo sottoposto alle prove di tipo I e II.
- 1.2 I motori, compresi i motori stagni, sono sottoposti alla prova, ad eccezione di quelli la cui concezione è tale per cui una perdita, anche lieve, può provocare anomalie di funzionamento inaccettabili (per esempio, motori flat-twin).

2 CONDIZIONI DI PROVA.

- 2.1 Il minimo è regolato in conformità alle raccomandazioni del costruttore: in mancanza di tali raccomandazioni è regolato in modo tale che la depressione nel collettore di aspirazione abbia il valore massimo.
- 2.2 Le misure sono effettuate nelle tre condizioni seguenti di funzionamento del motore:

Condizione n.	Velocità del veicolo in km/h	Depressione all'aspirazione in mm di mercurio	Fattore ponderale
1	Minimo		0,25
2	50 ± 2	400 ± 8	0,25
3	50 ± 2	250 ± 8	0,50

- 2.3 Se il motore non può funzionare con una depressione di 400 mm di mercurio, la depressione è regolata in modo tale da eguagliare quella rilevata su strada alla velocità costante in piano di 50 km/h.
La depressione della condizione n. 3 è quella sopra rilevata moltiplicata nel rapporto $\frac{250}{400} = 0,625$.
- 2.4 La velocità di rotazione del motore per le condizioni nn. 2 e 3 definite al punto 2.2 è scelta in funzione dei rapporti di riduzione come la più bassa velocità di rotazione del motore che permetta al veicolo di viaggiare ad una velocità di 50 km/h in condizioni normali di funzionamento.

3 METODO DI PROVA.

- 3.1 Si procede per ciascuna delle condizioni nn. 1, 2 e 3 definite al punto 2.2 alla misura:
- 3.1.1 del volume Q_n non ricircolato dal dispositivo nell'unità di tempo,

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

ALLEGATO V

PROVA DI TIPO III

(Controllo delle emissioni di gas dal basamento)

METODO PER EFFETTUARE LA PROVA DI TIPO III DEFINITA
AL PUNTO 3.2.1.3 DELL'ALLEGATO I

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

3.1.2 del consumo in peso C_n del carburante nella stessa unità di tempo.

3.2 I volumi Q_n misurati come definito al punto 4.6 in ciascuna di dette condizioni, sono ricondotti alle condizioni normali (pressione di 760 mm di mercurio e temperatura di 0° C) con la formula

$$Q'_n = Q_n \frac{H}{760} \times \frac{273}{T}$$

3.3 Il tenore t in volume di idrocarburi è misurato secondo quanto precisato al punto 4.4. Se il costruttore lo richiede, non si procede all'analisi dei gas di basamento ai quali è attribuito un tenore forfettario di idrocarburi di 15.000 ppm.

3.4 Agli idrocarburi è attribuita una massa volumica pari a 3,84 g/litro; per ciascuna delle suddette condizioni il peso degli idrocarburi emessi nell'atmosfera è determinato per mezzo della formula:

$$P_n = Q'_n \times t \times 3,84$$

dove Q'_n rappresenta i volumi corretti.

3.5 Il peso medio degli idrocarburi \bar{P} ed il consumo \bar{C} di carburante sono calcolati muovendo dai valori ottenuti per ciascuna delle suddette condizioni utilizzando i fattori ponderali indicati al punto 2.2. Sono espressi nelle medesime unità.

3.6 Interpretazione dei risultati:

Il veicolo è considerato soddisfacente se

$$\bar{P} \leq \frac{0,15}{100} \times \bar{C}$$

4 METODO DI MISURA DEL VOLUME Q_n NON RICIRCOLATO DAL DISPOSITIVO.

4.1 *Disposizioni da prendere prima della prova.*

Prima della prova tutte le aperture oltre quelle necessarie al prelievo dei gas, devono essere chiuse.

4.2 *Principio del metodo.*

4.2.1 Una derivazione idonea, e cioè tale da non provocare perdite di carico supplementari, è montata sul circuito di ricircolo del dispositivo direttamente sul collegamento al motore.

4.2.2 All'uscita di questa derivazione è collegato un sacco flessibile di materiale non assorbente gli idrocarburi, in modo da raccogliere i gas non ricircolati dal motore (vedi appendice). Questo sacco è vuotato al momento di ogni misura.

4.3 *Metodo di misura.*

Prima di ogni misura il sacco viene chiuso. È messo in comunicazione con la derivazione per un tempo noto ed in seguito vuotato attraverso un contatore volumetrico appropriato. Durante il vuotamento la pressione H espressa in mm di mercurio e la temperatura N

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo del Governo*)

espressa in gradi C sono misurate per apportare al volume la correzione indicata al punto 3.2.

4.4 *Misura dei tenori di idrocarburi.*

4.4.1 Durante il vuotamento, il tenore di idrocarburi è, se necessario, misurato per mezzo di un analizzatore a raggi infrarossi, del tipo non dispersivo, sensibilizzato all'n-esano. Il valore ottenuto è moltiplicato per il coefficiente 1,24 per tenere conto della concentrazione assoluta di idrocarburi dei gas di basamento.

4.4.2 Gli analizzatori ed i gas campioni devono soddisfare alle condizioni prescritte ai punti 3.5.7 e 3.5.8 dell'allegato III.

4.5 *Misura del consumo di carburante.*

Si determina il peso del carburante consumato durante ciascuna delle condizioni di funzionamento definite al punto 2.2. Questo peso è riferito all'unità di tempo.

4.6 *Espressione dei risultati delle misure.*

I valori Q'_n , dove n è relativo a ciascuna delle condizioni indicate al punto 2.2, così come i consumi C_n , sono riferiti alla stessa unità di tempo per l'applicazione dei coefficienti ponderali ed i calcoli relativi alla determinazione del peso ponderato di idrocarburi e del consumo ponderato di carburante.

4.7 *Precisione delle misure.*

4.7.1 La pressione nel sacco durante la misura dei volumi è misurata con una precisione di ± 1 mm di colonna di mercurio.

4.7.2 La depressione dell'aspirazione è misurata con una precisione di ± 8 mm di colonna di mercurio.

4.7.3 La velocità del veicolo è misurata sui rulli e misurata con precisione di ± 2 km/h.

4.7.4 La quantità dei gas emessa è misurata con precisione di $\pm 5\%$.

4.7.5 La temperatura dei gas durante la misura del volume è misurata con una precisione di $\pm 2^\circ$ C.

4.7.6 I tenori di idrocarburi sono, se necessario, misurati con precisione di $\pm 5\%$, senza tener conto della precisione dei gas campione.

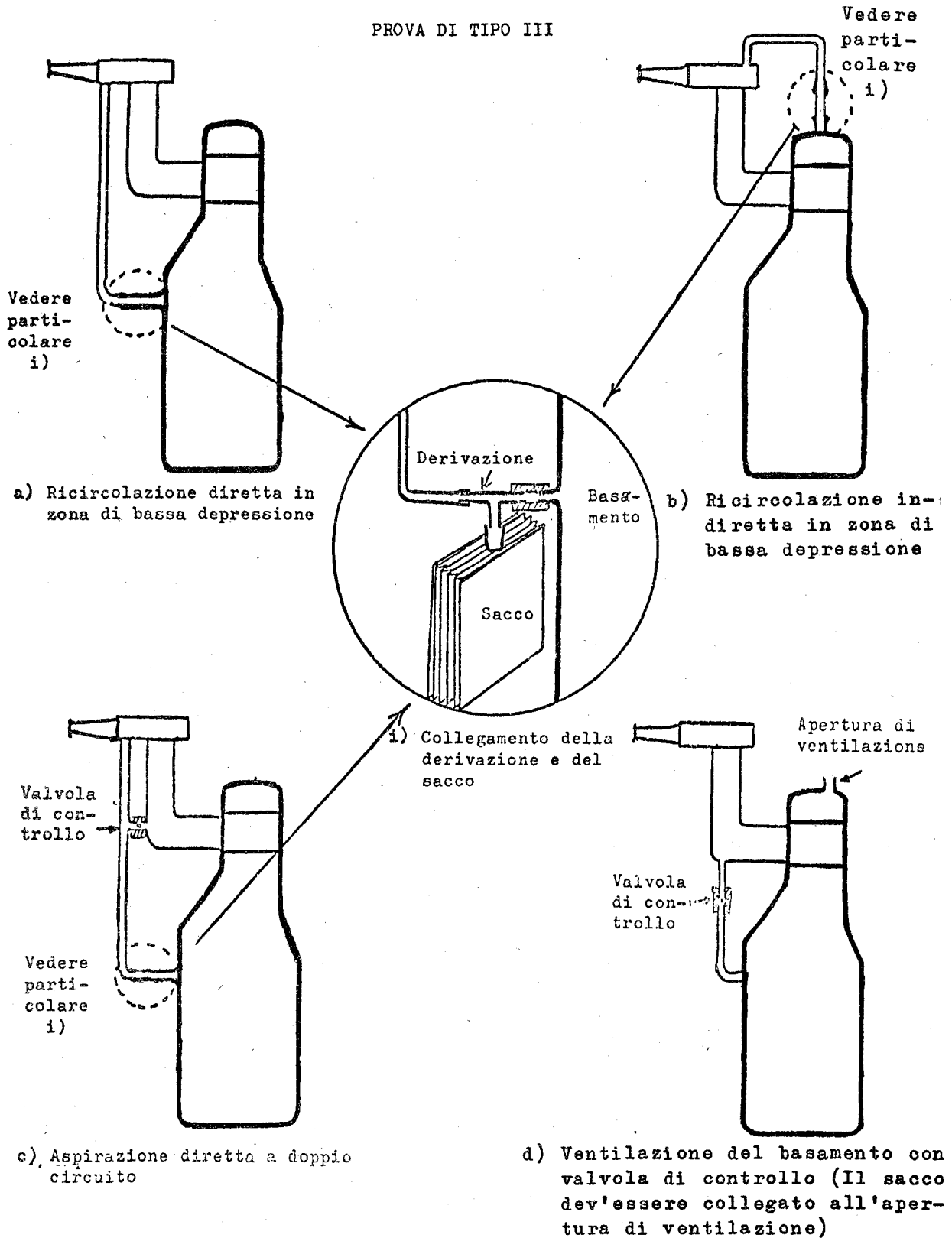
4.7.7 Il consumo di carburante è misurato con una precisione di $\pm 4\%$.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: Testo del Governo)

Appendice

PROVA DI TIPO III



(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

(Segue: *Testo del Governo*)

ALLEGATO VI

CARATTERISTICHE DEL CARBURANTE DI RIFERIMENTO ⁽¹⁾
E METODI UTILIZZATI PER DETERMINARLE

	Limiti e unità	Metodo
Numero di ottani « Research »	99 ± 1	ASTM ⁽²⁾ D 908-67
Densità 15/4° C	0,742 ± 0,007	» D 1298-67
Pressione di vapore Reid	{ 0,6 ± 0,04 bar 8,82 ± 0,59 psi	» D 323-58
Distillazione		
Punto iniziale		
— 10% vol.	50 ± 5° C	» D 86-67
— 50% vol.	100 ± 10° C	
— 90% vol.	160 ± 10° C	
Punto finale		
— residuo	max. 2% vol.	
— perdite	max. 1% vol.	
Composizione degli idrocarburi		
— idrocarburi olefinici	18 ± 4% vol.	» D 1319-66 T
— idrocarburi aromatici	35 ± 5% vol.	
— idrocarburi saturi	resto	
Resistenza all'ossidazione	min. 480 minuti	» D 525-55
Gomme (residui)	max. 4 mg/100 ml	» D 381-64
Antiossidante	min. 50 ppm	
Tenore di zolfo	0,03 ± 0,015%	» D 1266-64 T
	peso	
Tenore di piombo	{ 0,57 ± 0,03 g/l 2,587 ± 0,136 g/IG	» D 526-66
— Tipo di « Scavenger »	composto automobile	
— Composto organico di piombo.	non precisato	
Altri additivi	nulla	

⁽¹⁾ Per la fabbricazione del carburante di riferimento debbono essere utilizzate soltanto le benzine di base prodotte correntemente dall'industria petrolifera europea, escluse le miscele non convenzionali, quali le benzine di pirolisi, di cracking termico ed il benzolo.

⁽²⁾ Abbreviazione di « American Society for Testing and Materials », Race St. 1916, Filadelfia, Pennsylvania 19 103, Stati Uniti d'America. Le cifre dopo il trattino indicano l'anno nel quale la norma è stata emanata o modificata. In caso di modifica di una o più norme ASTM, le norme adottate durante gli anni di cui sopra restano d'applicazione, a meno che non si convenga di sostituirle con norme posteriori.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

ALLEGATO VI

CARATTERISTICHE DEL CARBURANTE DI RIFERIMENTO
E METODI UTILIZZATI PER DETERMINARLE

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

ALLEGATO VII

REPUBBLICA ITALIANA

Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile
Direzione generale della motorizzazione civileCOMUNICAZIONE AGLI STATI MEMBRI DELLA COMUNITÀ DA PARTE DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA AVIAZIONE CIVILE PER IL CONSEGUIMENTO DELL'OMOLOGAZIONE C.E.E. RELATIVA AI DISPOSITIVI DEI VEICOLI A MOTORE AD ACCENSIONE COMANDATA CONTRO L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO
PRODOTTO DAI GAS DI SCARICO

- N. DI REGISTRAZIONE
- 1 Marca (ragione sociale)
- 2 Tipo e denominazione commerciale
- 3 Nome e indirizzo del costruttore
- 4 Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore
-
- 5 Peso di riferimento del veicolo
- 6 Peso massimo tecnicamente ammissibile del veicolo
- 7 Cambio
- 7.1 Manuale o automatico ⁽¹⁾
- 7.2 Numero rapporti
- 7.3 Velocità del veicolo a 1000 giri/minuto per ciascun rapporto ⁽²⁾:
- 1
- 2
- 3
-
- 7.4 Controllo delle prestazioni secondo il punto 2.1.6 dell'allegato III della legge:
.....
- 8 Veicolo presentato al controllo il
- 9 Servizio tecnico incaricato delle prove
- 10 Data del certificato rilasciato dal servizio
- 11 Numero del certificato rilasciato da tale servizio

⁽¹⁾ Depennare la dicitura inutile.⁽²⁾ Nel caso di autoveicoli con cambio automatico, si devono fornire tutte le indicazioni atte a caratterizzare la trasmissione.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

ALLEGATO VII

REPUBBLICA ITALIANA

Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile
Direzione generale della motorizzazione civile

COMUNICAZIONE AGLI STATI MEMBRI DELLA COMUNITÀ DA PARTE DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA AVIAZIONE CIVILE PER IL CONSEGUIMENTO DELL'OMOLOGAZIONE C.E.E. RELATIVA AI DISPOSITIVI DEI VEICOLI A MOTORE AD ACCENSIONE COMANDATA CONTRO L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO PRODOTTO DAI GAS DI SCARICO

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

- 12 Il veicolo risponde – non risponde – (1) alle prescrizioni:
- di cui all'art. 2 n. 1 della legge
 - di cui all'art. 2 n. 2 della legge
- 13 Si allegano alla presente comunicazione i seguenti documenti recanti il numero di registrazione di cui sopra:
- 1 copia dell'allegato II, debitamente compilata, e corredata dai disegni e dagli schemi indicati;
 - 1 fotografia del motore e del relativo alloggiamento;
 - 1 copia del certificato della prova.
- 14 Località
- 15 Data
- 16 Firma

(1) Depennare la dicitura inutile.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)