



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE

Alle Associazioni di categoria Asso.car

asso.car@legalmail.it

Casartigiani

cafcasartigiani@legalmail.it

CNA

cna.presidenza@cert.cna.it

Confartigianato

politicheeconomicheconfartigianato@ticertifica.it

UNASCA

unasca@pec.unasca.it

CONFARCA

confarca@pec.it

E, p.c., All' Ufficio di Gabinetto del Ministro

ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Al Dipartimento per i trasporti e la navigazione

dip.trasporti@pec.mit.gov.it

Alle Direzioni Generali Territoriali

loro sedi

dgt.nordovest@pec.mit.gov.it

dgt.nordest@pec.mit.gov.it

dgt.centronordsard@pec.mit.gov.it

dgt.sudnapoli@pec.mit.gov.it

Agli UUMMCC

per il tramite delle DDGGTT

Alla Divisione 4 della Direzione generale per la motorizzazione

dg.mot-div4@pec.mit.gov.it



MIT

dg.mot@pec.mit.gov.it
segreteria.dgmot@mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE

Oggetto: Controllo tecnico veicoli – Procedure operative: Chiarimenti

Sono pervenute a questa Direzione generale numerose istanze di chiarimento da parte delle Associazioni di categoria in ordine alle procedure operative riguardanti la revisione dei veicoli, volte a semplificare e ottimizzare i tempi di esecuzione delle relative operazioni.

Al riguardo, pur riconoscendo la legittimità delle richieste pervenute, preme evidenziare che i contenuti, i metodi del controllo, nonché la valutazione delle carenze rilevate in sede di controllo tecnico dei veicoli, devono essere conformi a quanto previsto dall'allegato I del decreto ministeriale 19 maggio 2017, n. 214.

Tanto premesso, si riportano di seguito le tematiche oggetto delle richieste e i relativi chiarimenti.

1. Fonometro – Prova dell'avvisatore acustico

Con riferimento alla richiesta di rendere soggettiva la prova dell'avvisatore acustico, prevedendo eventualmente l'utilizzo di un fonometro di classe 2, si ribadisce la necessità di utilizzare, ai fini del rilevamento del livello sonoro, un fonometro di classe 1.

Come è noto, rispetto a un fonometro di classe 2, tale strumento è progettato e realizzato per misurazioni di alta precisione e deve soddisfare requisiti prestazionali più rigorosi, i cui risultati delle misurazioni hanno valore legale, specie in relazione alla valutazione dell'efficienza dell'avvisatore acustico.

Ne consegue che, a tutela dell'ispettore, si ritiene necessario che la verifica dell'efficienza dell'avvisatore acustico venga eseguita attraverso l'uso del fonometro di classe 1 e che il risultato della prova venga registrato e riportato sul referto, secondo le modalità di cui alla circolare n. 88/1995, attraverso la piattaforma MCTCNet2.

2. Freni – Utilizzo del misuratore di sforzo alla leva

Per quanto attiene alla richiesta di omettere l'uso del trasduttore misuratore di sforzo (comunemente denominato misuratore di sforzo alla leva) durante la prova del freno di stazionamento, si ritiene che, qualora il freno di soccorso risulti inglobato nel circuito del freno di servizio, l'utilizzo del misuratore di sforzo alla leva potrà essere omesso.

Si coglie l'occasione per evidenziare che, come è noto, la prova al banco a rulli del freno di stazionamento elettrico può essere omessa o non eseguita in modo tradizionale, poiché il sistema elettronico (EPB) blocca le ruote in modo automatico e improvviso non appena rileva lo spegnimento del veicolo. Pertanto, effettuare la prova con il metodo classico potrebbe arrecare danni al meccanismo delle pinze o al banco stesso.

In alternativa, si potrà procedere adottando la specifica procedura di "modo officina" o "sequenza del costruttore" (accensione/spegnimento del quadro in tempi precisi), se nota o disponibile.

3. MCTCNet2 – Tempi di attesa per l'esecuzione delle prove

In merito alla richiesta di eliminare i tempi di attesa di 120 secondi previsti nell'ambito delle prove relative al rilevamento dei giri motore, al controllo delle luci e all'utilizzo dell'EOBD, si forniscono i seguenti chiarimenti con riferimento alla procedura di comunicazione dello scantool OBD.



MIT

dg.mot@pec.mit.gov.it
segreteria.dgmot@mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE

Quando l'ispettore avvia la prova e accende il motore, il software di revisione (PCStazione/MCTCNet2) avvia il tentativo di connessione con la centralina del veicolo. Questo processo prevede una finestra temporale massima di 120 secondi.

Tale intervallo temporale, con conseguente blocco operativo (time-out), serve a garantire che lo strumento effettui tutti i tentativi elettronici necessari per interfacciarsi con i vari protocolli, prima di dichiarare fallita la comunicazione, evitando interruzioni precoci o arbitrarie da parte dell'operatore.

Qualora la centralina del veicolo e lo scantool OBD non riescano a dialogare entro tale limite temporale, allo scadere dei 120 secondi il sistema sblocca la procedura, consentendo all'ispettore alternativamente di:

- ritentare il collegamento;
- concludere la prova, registrandola come "incompleta" e inserendo nel referto il motivo del mancato collegamento (ad esempio, presa OBD non accessibile, guasta o assenza di comunicazione).

Pertanto, per quanto sopra rappresentato, la richiesta di disattendere il tempo minimo operativo richiesto dallo strumento per procedere alla prova dell'OBD non può essere accolta.

4. Figura dell'ispettore sostituto – Impiego presso più sedi

Con riferimento alla richiesta di consentire l'utilizzo di ispettori presso più sedi appartenenti a consorzi o società che svolgono l'attività in diverse unità locali, contraddistinte dalla medesima partita IVA, si rappresenta quanto segue.

L'evoluzione della normativa potrebbe, in futuro, consentire a uno stesso ispettore, inquadrato all'interno di un centro di controllo titolare di diverse sedi, di operare presso tutte le sedi in caso di necessità.

Tuttavia, al momento tale opportunità non è percorribile, in quanto necessita di modifiche normative attualmente allo studio.

5. Formazione dell'ispettore – Requisito dell'esperienza lavorativa

Con riferimento alla richiesta di consentire il completamento del requisito dell'esperienza lavorativa anche successivamente al superamento dell'esame per l'abilitazione di ispettore, si rappresenta che la modifica è stata oggetto di Accordo in sede di Conferenza Stato-Regioni.

Pertanto, a decorrere dal 1° gennaio 2027, sarà operativa la riduzione da tre a un anno dell'esperienza lavorativa richiesta.

6. Revisione dei motocicli e ciclomotori d'epoca

Con riferimento alle richieste di modifica delle procedure operative applicabili ai motocicli e ciclomotori d'epoca, concernenti:

- l'utilizzo di impianti di illuminazione 6 V senza batteria;
- le modalità di controllo dei gas di scarico;
- la riduzione da 45 a 30 secondi del tempo di stabilizzazione delle emissioni per i motocicli a raffreddamento liquido;



MIT

dg.mot@pec.mit.gov.it
segreteria.dgmot@mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE

si rimanda, per quanto riguarda la revisione dei veicoli di interesse storico e collezionistico, al decreto ministeriale 17 dicembre 2009 e alla circolare prot. n. 79269 del 4 ottobre 2010, imprescindibili dal punto di vista operativo.

7. Veicoli ibridi – Regime di rotazione del motore durante la prova dei gas di scarico

Per quanto attiene alla richiesta di effettuare la prova dei gas di scarico dei veicoli ibridi a un regime di 1200 giri/minuto, anziché al minimo previsto dalla norma di 1000 giri/minuto, si rappresenta che tale richiesta non può essere accolta, sia per motivi di ordine tecnico sia per motivi di ordine normativo (Regolamento (CE) n. 715/2007 del 20 giugno 2007 e successive modificazioni e integrazioni).

È noto, infatti, che l'esito della prova al minimo (1000 giri/minuto) differisce da quello della prova a 1200 giri/minuto, in quanto il flusso dei gas di scarico aumenta proprio in virtù della richiesta di ricarica della batteria. Sebbene la combustione a 1200 giri/minuto sia termicamente più stabile rispetto a un minimo molto basso, i valori di CO e del parametro Lambda vengono alterati, tanto da superare i limiti previsti dalla normativa vigente.

Dal punto di vista tecnico, è noto che i veicoli ibridi, a veicolo fermo, tendono a spegnere il motore (benzina/diesel) per passare alla modalità elettrica, ovvero tendono a stabilizzarsi su 1200 giri/minuto al fine di caricare la batteria. Tale circostanza rende difficoltosa l'esecuzione della prova al minimo richiesto dalla norma. In tali casi, l'ispettore deve attendere che la batteria ad alta tensione raggiunga lo stato di carica ottimale (SOC), oppure deve spegnere i servizi di bordo (aria condizionata, fari, ecc.), affinché la centralina riduca il numero di giri del motore fino al minimo richiesto per superare correttamente la prova.

Ne consegue che la prova dei gas di scarico per i veicoli ibridi richiede l'attivazione forzata del motore termico (modalità manutenzione o ispezione) tramite una sequenza codificata, denominata Maintenance/Inspection Mode, diversa per ogni veicolo sulla base delle scelte adottate dalle singole case costruttrici. Rientra, pertanto, nelle competenze dell'ispettore reperire e adottare la specifica procedura prevista dal costruttore.

Tanto si doveva.

Dott. Gaetano Servedio

Firmato digitalmente da

Gaetano Servedio

Data e ora della firma:
14/10/2026 13:17:22



MIT

dg.mot@pec.mit.gov.it
segreteria.dgmot@mit.gov.it