

PROVVEDIMENTI NORMATIVI ED OPERATIVI DEL 2004 AVENTI IMPLICAZIONI PER LE IMPRESE DI REVISIONE

Ing. Emanuele Biagetti
funzionario tecnico DTT

Sommario:

1	RISPONDEZZA DELLE ATTREZZATURE ALLA NUOVA CIRCOLARE N. 88/95 E AL PROTOCOLLO MCTC-NET	80
1.1	Elementi costituenti il sistema MCTC-Net	80
1.2	Adempimenti dei centri revisioni autorizzati	81
1.3	Adempimenti degli uffici locali del SIIT-trasporti	84
2	PROCEDURA DELLA REVISIONE	84
2.1	Attivazione della procedura informatica	84
2.2	Conclusione dell'operazione	85
2.3	Registro delle revisioni	85
3	TERMINI DI SCADENZA PER TUTTE LE REVISIONI	86
3.1	Tabella revisioni 2005	86
4	CONTROLLO DELL'EFFICIENZA FRENANTE	88
4.1	Controllo di autoveicoli, rimorchi e quadricicli a motore	88
4.2	Controllo di motoveicoli e ciclomotori	90
5	CONTROLLO DEI PNEUMATICI	90
6	CONTROLLO DEL TELAIO E CARROZZERIA	91
7	CONTROLLO DEL RUMORE	93
8	CONTROLLO DEI GAS DI SCAPPAMENTO	94
8.1	Controllo motoveicoli e ciclomotori	94
9	CONTROLLO DELLA VELOCITÀ DEI CICLOMOTORI	95

1 **RISPONDEZA DELLE ATTREZZATURE ALLA NUOVA CIRCOLARE N. 88/95 E AL PROTOCOLLO MCTC-NET**

Per consentire l'interscambio di dati relativi alle revisioni in rete nazionale o provinciale delle reti locali delle singole linee di controllo dei centri autorizzati è stato imposto come norma di omologazione delle attrezzature utilizzate per il controllo tecnico dei veicoli **un linguaggio di comunicazione comune denominato MCTC-Net.**

Tale linguaggio consente di:

- **rendere intercambiabili le attrezzature** utilizzate sulle linee indipendentemente dalla marca e dal tipo di attrezzatura,
- **interconnettere le reti locali** dell'amministrazione con quelle dei centri autorizzati e quelle degli studi di consulenza.

Tutte le procedure, dalla prenotazione all'esito della revisione, possono essere automatizzate e costituiscono uno strumento di controllo sullo stato del parco circolante dei veicoli e sull'operato dei centri autorizzati che eseguono il controllo tecnico.

L'adeguamento è obbligatorio per tutti i centri revisione (quelli nuovi e quelli già autorizzati) e comporta la conformità delle attrezzature alla nuova circolare n. 88/95 e successive modifiche nonché al protocollo MCTC-Net (anche mediante adeguamento delle attrezzature eventualmente già possedute).

Per quanto attiene alle omologazioni delle attrezzature:

- quelle non conformi al protocollo MCTC-Net decadono di validità;
- quelle conformi al protocollo MCTC-Net hanno validità temporale illimitata.

1.1 **Elementi costituenti il sistema MCTC-Net**

Gli **elementi fondamentali del sistema MCTC-Net** indispensabili per l'acquisizione e la gestione dei dati relativi all'operazione di revisione sono:

- **PCStazione,**
- **PCApparecchiatura,**
- **PCPrenotazione.**

Il **PCStazione** ha la funzione di:

- iniziare e chiudere la revisione,
- sincronizzare e acquisire le operazioni di misura,
- garantire:
 - disponibilità delle singole prove,
 - esito delle prove,
 - esito globale della prova,
 - intercambiabilità delle attrezzature (attivazione e disattivazione del modulo software).

I centri revisione devono essere dotati di uno o più PCStazione sul quale:

- si devono installare "software proprietari" (moduli dei costruttori) che consentono il collegamento con le singole apparecchiature; ogni nuovo modulo non deve modificare i moduli del sistema operativo già esistente;
- l'hardware non deve essere di uno specifico costruttore,
- non deve essere possibile la modifica dei dati obbligatori (esclusi quelli da

inserire manualmente), deve essere verificata la formale correttezza e presenza di tutti i dati immagazzinati prima dell'inserimento dell'esito complessivo.

Il **PCApparecchiatura** è un'apparecchiatura di misura collegabile in rete per scambiare i dati secondo il protocollo MCTC-Net.

Il **PCPrenotazione** è un personal computer di ufficio con il quale è possibile:

- acquisire le prenotazioni,
- protocollare le revisioni,
- fornire i dati di prenotazione al PCStazione,
- gestire l'archiviazione,
- attivare la connessione con il CED del DTT,
- stampare l'etichetta di revisione,
- stampare i singoli referti delle prove o il referto complessivo.

La stampante può essere collegata al PCPrenotazione o collegata in rete.

I referti delle prove devono essere firmati ed archiviati dal responsabile tecnico.

Ogni giorno deve essere eseguito un backup di tutti i files generati.

I dati devono essere memorizzati e resi accessibili solo in lettura (ad eccezione del campo relativo al codice antifalsificazione qualora sia mancato il collegamento con il CED per guasti).

Il software del PCPrenotazione deve consentire visualizzazione e stampa dei dati di tutti i veicoli prenotati, sottoposti a revisione o che hanno iniziato la visita.

1.2 Adempimenti dei centri revisioni autorizzati

Le scadenze entro le quali devono essere adeguate le attrezzature delle imprese autorizzate sono state oggetto di vari rinvii, anche per obiettive difficoltà tecniche.

Riepilogando, le imprese autorizzate, entro il (1):

(1) V. circolare 26.5.2003, n. 1139/404, con la quale è stato fissato il termine del 31.12.2003 per rendere l'intero sistema MCTC-Net conforme alle direttive emanate.

Tuttavia:

- con circolare 6.10.2003, n. 2344/404, in considerazione delle problematiche emerse in relazione all'attivazione del controllo delle emissioni dei ciclomotori e dei motoveicoli e della velocità dei ciclomotori è stata posticipata l'attivazione del sistema MCTC-Net moto a data da destinarsi;
- con circolare 17.12.2003, n. 3131/404 è stata consentita l'attivazione del sistema MCTC-Net entro il 31.3.2004 a tutti i centri che avevano presentato al competente ufficio locale del SIIT-trasporti formale dichiarazione scritta di aver provveduto all'ordine di quanto necessario entro il 31.12.2003; successivamente, il termine del 31.3.2004 è stato prorogato al 30.6.2004 con circolare 29.3.2004, prot. n. 885/404.

Il DTT ha confermato che dopo la scadenza del termine fissato per l'attivazione del sistema MCTC-Net (v. circolare 28.6.2004, n. 1848/404):

- qualora l'ufficio locale del SIIT-trasporti competente, non abbia provveduto a verificare che l'officina sia dotata dei requisiti previsti e non abbia, pertanto, potuto provvedere al rilascio del nulla osta all'esercizio, non si procederà alla sospensione dell'attività e l'officina potrà continuare ad operare fino alla verifica da parte dell'ufficio vigilante;
- requisito affinché l'officina continui nell'esercizio autorizzato è costituito dalla richiesta di sopralluogo da parte dell'officina medesima, indirizzata all'ufficio locale del SIIT-trasporti competente.

- **31.5.2003** dovevano possedere attrezzature di revisione con i requisiti di conformità alla circolare n. 88/95 aggiornata il 6.9.1999 (2);

- **31.12.2003:**

- dovevano provvedere alla messa a punto dei collegamenti delle apparecchiature (con i software PCStazione e PCPrenotazione) predisponendo uno "schema di collegamento" per ogni linea; lo schema di collegamento doveva essere presentato unitamente ai libretti metrologici con l'annessa dichiarazione di conformità dell'attrezzatura al competente ufficio locale del SIIT-trasporti che lo firmava per approvazione e lo restituiva all'impresa;
- dovevano richiedere una specifica verifica di sopralluogo tesa ad ottenere il "nulla osta" da parte del competente ufficio locale del SIIT-trasporti.

Era consentito l'adeguamento al sistema MCTC-Net improrogabilmente entro il **30.6.2004** qualora entro la data del 31.12.2003 i centri autorizzati avessero già provveduto all'ordine di quanto necessario per l'adeguamento ma ne fossero ancora sprovvisti (1).

L'inottemperanza a tali disposizioni causa la sospensione dell'attività dell'impresa **ad eccezione del caso in cui l'ufficio locale del SIIT-trasporti non sia in grado di provvedere entro i termini per difficoltà operative** (1).

Entro tali termini, tutte le imprese autorizzate erano tenute a:

- **sostituire le attrezzature** oppure **adeguare le attrezzature** già installate:
 - modificandole e rendendole conformi al tipo omologato secondo il protocollo MCTC-Net;
 - con apposizione di timbro o autoadesivo recante: *"Apparecchiatura resa conforme al tipo OM00000XNET con protocollo software per lo scambio di informazioni in modalità ..."*;
 - con rilascio di un nuovo libretto metrologico ove alla pagina 3 risulti: *"Usata prima del rilascio del presente documento"*. In tal caso devono essere barrate tutte le pagine del primo libretto non utilizzate e, se ricorre, deve essere barrata la pagina della verifica iniziale del secondo libretto;
 - effettuando tutti i controlli previsti in una **verifica periodica occasionale**;

(1) V. nota a pagina precedente.

(2) Entro il 31.5.2003 le attrezzature dei centri di revisione dovevano:

- osservare i requisiti di conformità previsti dalla circolare n. 88/95 aggiornata il 6.9.1999 (che ha apportato modifiche alle caratteristiche costruttive essenziali del banco prova freni, dell'opacimetro e dell'analizzatore gas di scarico lasciando immutate le caratteristiche previste per le restanti attrezzature prova giochi, fonometro, prova fari e contagiri);
- essere dotate di protocollo MCTC-Net (v. circolare 16.11.1999, n. 6247/9899, circolare 6.12.1999, n. 7371/600, circolare 4.8.2000, n. 6902/604).

Tuttavia, in considerazione del fatto che nel limitato spazio temporale previsto dalle vigenti disposizioni i centri revisione difficilmente avrebbero potuto attivare il sistema MCTC-Net entro il 31.5.2003 il DTT (v. circolare 26.5.2003, n. 1139/404):

- ha ritenuto valida la data del *"... 31 maggio 2003 quale data ultima entro la quale tutte le apparecchiature di revisione utilizzate dalle officine in esame debbono osservare i requisiti di conformità alla circolare n. 88/95 del 6 settembre 1999 e s.m.i., ..."*;
- ha concesso una proroga per *"... provvedere alla definizione e messa a punto dei collegamenti delle apparecchiature, comprensive dei software PCStazione e PCPrenotazione, tali da rendere l'intero impianto conforme alle direttive emanate sull'argomento, entro e non oltre il 31 dicembre 2003."* (v. nota (1)).

- **predisporre uno schema di collegamento** (3) che deve essere realizzato secondo il fac-simile proposto nell'allegato alla circolare 26.5.2003, n. 1139/404 ove devono figurare i seguenti dati:
 - collegamento delle attrezzature al PCStazione e PCStazione - PCPrenotazione,
 - tipo di protocollo MCTC-Net e di collegamento tra attrezzature e PCStazione e/o PCApparecchiature (RS, DIR con/senza esito),
 - elenco attrezzature identificate per marca, tipo, numero di matricola, approvazione.

Nella redazione dello schema di collegamento si deve utilizzare la simbologia prevista nello stesso allegato della circolare citata.

Per ogni linea di revisione deve essere predisposto uno schema di collegamento (1).

Il centro di revisione è tenuto a redigere un nuovo schema di collegamento ogni volta che è sostituita in via definitiva un'apparecchiatura sulla linea;

- **ottenere dichiarazione dell'azienda fornitrice di attrezzature e software** PCPrenotazione e PCStazione nella quale è attestata la conformità di ciascun apparecchio e dotazione alle norme vigenti (qualora l'omologazione o il riconoscimento di funzionalità del software sia stato ottenuto in data precedente alla emanazione delle circolari del 26.5.2003 e del 6.10.2003) (4).

Le imprese autorizzate, eseguito l'aggiornamento entro i termini prescritti, sono tenute a presentare al competente ufficio locale del SIIT-trasporti **istanza di sopralluogo** unitamente a due copie di:

- **schema di collegamento,**

(1) V. nota a pagina precedente.

(3) Lo **schema di collegamento MCTC-Net della linea di revisione** deve contenere:

- modulo con l'elenco delle attrezzature ove sono annotati i dati del centro autorizzato, il nome del responsabile tecnico o dei responsabili tecnici, le caratteristiche del PCStazione, le caratteristiche delle attrezzature (marca, tipo, numero di matricola e numero di omologazione) che costituiscono la linea. Il modulo deve essere realizzato in conformità al fac-simile predisposto nell'allegato 1 alla circolare 26.5.2003, n. 1139/404.
- illustrazione grafica ove sono indicate con simbologia appositamente prevista attrezzature presenti, tipo di collegamento tra attrezzature, PCStazione e PCPrenotazione. L'illustrazione grafica deve individuare schematicamente:
 - collegamento tra attrezzature, PCStazione, PCPrenotazione,
 - tipologia di collegamento tra attrezzature e PCStazione (DIR, RS CON ESITO, RS SENZA ESITO),
 - tipologia di attrezzatura mediante un rettangolo ad angoli smussati per PCPrenotazione, PCStazione, banco prova freni auto, banco prova freni moto, analizzatore gas auto, analizzatore gas moto, opacimetro, fonometro, centrafari, oppure mediante un rettangolo ed una doppia striscia per banco prova freni auto/moto, analizzatore gas auto/moto, analizzatore gas auto e contagiri integrato, analizzatore gas moto e contagiri integrato, analizzatore gas auto/moto e contagiri integrato, opacimetro e contagiri integrato, fonometro e contagiri integrato.

(4) Con circolare 10.5.2004, n. 1347/404, il DTT ha chiarito che: *"Le aziende fornitrici di apparecchiature e software PCPrenotazione e PCStazione, che hanno ottenuto l'omologazione ovvero il riconoscimento di funzionalità dei software in data precedente all'emanazione delle Circolari prot. n. 1139/404 del 26 maggio 2003 e prot. n. 2344 del 6 ottobre 2003, qualora non avessero ancora provveduto, procederanno ad aggiornare la documentazione agli atti del CSRPAD, nonché integrare i libretti metrologici delle apparecchiature interessate ed i documenti in dotazione delle officine autorizzate con una dichiarazione nella quale si attesti la conformità di ciascun apparecchio e dotazione alle vigenti circolari"*.

- **libretti metrologici**,
- **dichiarazione dell'azienda fornitrice di attrezzature e software** (ove previsto),
- **copia del certificato di idoneità del software** del CSRPAD.

1.3 Adempimenti degli uffici locali del SIIT-trasporti

L'ufficio locale del SIIT-trasporti competente:

- acquisisce la **domanda di sopralluogo** unitamente ai documenti allegati;
- firma per approvazione lo **schema di collegamento** e lo restituisce al centro revisioni;
- vidima e firma i **nuovi libretti metrologici** delle attrezzature e li restituisce al centro revisioni;
- accorda la data e l'ora del **sopralluogo**.
Espletato il sopralluogo, rilascia il prescritto nulla osta.

2 PROCEDURA DELLA REVISIONE

L'operazione deve essere richiesta a seguito di presentazione della domanda dell'utente.

La visita di revisione può essere effettuata immediatamente oppure prenotata per un giorno diverso da quello in cui è stata presentata la richiesta in base alla disponibilità del centro autorizzato.

Quando la visita di revisione è fissata per una data successiva a quella in cui è stata richiesta, il centro autorizzato, solamente per i veicoli soggetti a revisione annuale, può rilasciare l'attestato di prenotazione ove è indicata la data fino alla quale è consentita la circolazione.

La **procedura della revisione presso i centri autorizzati**, si articola nelle seguenti fasi essenziali:

- acquisizione della **prenotazione**,
- svolgimento dei **controlli** con le attrezzature di linea,
- attivazione della **connessione con il CED** del DTT,
- stampa dell'**etichetta di revisione** con l'esito,
- stampa dei singoli **referti delle prove o del referto complessivo**,
- **archiviazione** della documentazione.

2.1 Attivazione della procedura informatica

Il centro autorizzato, ricevuta la richiesta per l'effettuazione della revisione, esegue la **procedura informatica prevista dal sistema MCTC-Net** che, nelle sue **fasi essenziali**, consiste in:

- acquisizione dei dati del veicolo e del proprietario nell'archivio informatico del PCPrenotazione (PC del sistema MCTC-Net che gestisce tutte le operazioni di revisione dalla prenotazione alla stampa dell'esito della visita e prova);
- acquisizione dei dati relativi ai controlli effettuati dalle attrezzature della linea;
- collegamento al CED del DTT per la stampa dell'etichetta autoadesiva da apporre sul documento di circolazione;
- archiviazione dei dati acquisiti mediante procedura crittografata con la quale si memorizzano i dati relativi all'operazione eseguita nell'archivio informatico;

- duplicazione della memoria dell'archivio informatico mediante la formazione di un duplicato dell'archivio crittografato (operazione di *backup*) su supporto magnetico diverso da quello utilizzato per le revisioni.
Al termine di ogni giornata sono previsti i seguenti adempimenti:
- stampa dell'elenco delle operazioni effettuate da consegnare, unitamente alle attestazioni di versamento su ccp n. 9001, all'ufficio locale del SIIT-trasporti;
- archiviazione dei documenti (domanda utente e referti delle prove con criterio giornaliero);
- stampa del registro su carta.

2.2 Conclusione dell'operazione

L'operazione di revisione deve essere conclusa in uno dei seguenti modi:

- **stampa dell'etichetta** autoadesiva (esito regolare, ripetere o sospeso);
- **interruzione della visita** qualora:
 - siano riscontrate modifiche delle caratteristiche tecniche;
 - alterazioni dei dati identificativi del numero di telaio o del tipo di motore;
 - qualora la carrozzeria non corrisponda a quella indicata sulla carta di circolazione;
 - risulti installato un impianto a GPL o CNG o un gancio di traino e la carta di circolazione risulti non aggiornata;
 - siano scadute le certificazioni ATP o ADR.

L'interruzione della visita deve essere comunicata al competente ufficio locale del SIIT-trasporti mediante compilazione di apposito modulo;

- **archiviazione della domanda** qualora l'utente prenotato per un giorno diverso da quello in cui ha richiesto la revisione, non si presenti all'appuntamento.

2.3 Registro delle revisioni

Le imprese autorizzate alle revisioni veicoli hanno l'obbligo della tenuta di un **registro delle revisioni** (5).

Il registro deve essere di 200 pagine numerate e timbrate dall'ufficio locale del SIIT-trasporti con i seguenti dati per ciascuna operazione:

- tipo di veicolo,
- targa,
- numero di telaio,
- data di presentazione della domanda,
- data di esecuzione dei controlli,
- operazioni effettuate,
- esito della revisione,
- data di invio dati alla MC,
- data di restituzione dei documenti all'interessato.

(5) Il registro è stato previsto dall'art. 2 del DM 4 ottobre 1994, n. 652 che ha previsto le annotazioni minime incaricando la MCTC di indicarne lo schema. Infatti la MCTC con circolare MCTC 20.1.1997, n. 2/97 all'allegato 3 ne ha previsto il contenuto e l'impostazione.

Le pagine dovevano essere fra loro legate, secondo la tradizionale logica dei registri cartacei. A seguito dell'introduzione obbligatoria del protocollo MCTC-Net, il DTT, rilevando che esiste la possibilità di memorizzare e stampare i dati relativi a tutti i veicoli già sottoposti a revisione, nonché quelli per i quali è stata effettuata la prenotazione ha consentito (6) che l'officina autorizzata ed operante in ambiente MCTC-Net, possa **predispone il predetto registro secondo un modello informatizzato contenente i medesimi dati.**

I fogli costituenti il sopracitato registro saranno slegati e dovranno essere comunque in numero di 200, numerati progressivamente, 1/200, 2/200, ..., n/200, timbrati e siglati dall'ufficio locale del SIIT-trasporti, prima del loro utilizzo. Il frontespizio del registro così realizzato esporrà un numero progressivo crescente per ogni registro successivo e per ogni officina. La stampa dovrà essere predisposta in modo tale da non lasciare righe bianche tra i dati di una revisione e la successiva, anche se effettuate in giorni diversi (7).

3 TERMINI DI SCADENZA PER TUTTE LE REVISIONI

Le **revisioni** devono essere effettuate, nel corso dell'anno, entro il **mese corrispondente** a quello:

- **di rilascio della carta di circolazione** (o del certificato di idoneità tecnica per ciclomotori) per i veicoli sottoposti a revisione per la prima volta;
- **in cui è stata effettuata l'ultima revisione** per i veicoli già sottoposti a visita di revisione.

Poiché esiste una varia casistica sulle date di rilascio delle carte di circolazione o del certificato di idoneità tecnica per ciclomotori (in relazione sia ai vari modelli sia alle modalità operative che si sono succedute nel tempo), si analizzano di seguito le varie casistiche.

3.1 Tabella revisioni 2005

Obbligo della revisione nel 2005	
Chi	tutti i veicoli immatricolati per la prima volta entro l'anno indicato nella prima colonna;
	tutti i veicoli già revisionati (art. 80 CDS) negli anni indicati nella seconda colonna;
Quando	per la prima volta: entro il mese corrispondente alla data di rilascio della carta di circolazione o entro il mese corrispondente alla data di rilascio del certificato di idoneità tecnica (per i ciclomotori);
	revisioni successive: entro il mese corrispondente alla data dell'ultima revisione.

(6) V. circolare DTTSIS 28.6.2004, prot. n. 1848/404.

(7) Quest'ultima proposizione, tratta testualmente dalla circolare DTTSIS 28.6.2004, prot. n. 1848/404, sembrerebbe far ipotizzare che la stampa possa non avvenire quotidianamente; per parte nostra siamo piuttosto propensi a suggerire di procedere a stampa quotidiana con barratura delle righe successive all'ultima, analogamente a quanto avviene in qualsiasi stampa di registri fiscali.

Categoria veicoli [10]	Prima immatricolazione nell'anno [1]	Già revisionati nell'anno [1]
Ciclomotori [12]		
• Tutti, compresi i quadricicli leggeri [*]	2001 [3]	2003 [5]
Motoveicoli		
• Motocicli e motocarrozette [*][4] • Motoveicoli per trasporto promiscuo [*][4] • Motocarri, motoveicoli uso speciale o per trasporti specifici, mototrattori [*]	2001	2003 [5]
• Motoveicoli di piazza o di noleggio con conducente [+][*]	2004	2004 [2]
• Quadricicli [*]	2001	2003 [7]
Autoveicoli		
• Autovetture ad uso proprio e autoveicoli ad uso promiscuo [*] • Autocaravan di massa complessiva non superiore a 3,5 t[*] • Autocarri, autoveicoli ad uso speciale e per trasporti specifici di massa complessiva non superiore a 3,5 t[*]	2001	2003 [7]
• Autovetture di piazza o di noleggio con conducente [*][+] • Autovetture e autoveicoli M1 in servizio di linea [*][6] • Autoambulanze [*][+] • Autoveicoli di massa complessiva superiore a 3,5 t [+] • Autobus fino a 16 posti con conducente e massa non superiore 3,5 t [*][+] • Autobus con oltre 16 posti compreso il conducente [+]	2004	2004 [2]
Filobus		
• Filobus [11]	2004	2004
Rimorchi		
• Rimorchi di massa compl. sup. a 3,5 t [+]	2004	2004 [2]
• Rimorchi di massa compl. non sup. a 3,5 t [8]	[8]	[8]

[*] Possono essere revisionati anche presso centri privati autorizzati.

[+] Se prenotati prima della scadenza, possono circolare fino alla data della revisione con:

- modello MC 2100 registrato da un ufficio del SIIT-trasporti o,
- attestazione di prenotazione di un centro privato autorizzato, limitatamente ai veicoli di propria competenza.

[1] Sono esclusi dall'obbligo della revisione i veicoli che per qualsiasi ragione siano stati sottoposti a collauda (art. 75 CDS) nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione (v. art. 1 DM 6.8.1998 n. 408 e art. 1 DM 29.11.2002).

[2] I veicoli immatricolati e quelli già revisionati entro il 2003 (con esclusione di quelli sottoposti a visita ai sensi dell'art. 75 CDS nel 2004) erano soggetti all'obbligo della revisione anche nel corso del 2004 [9] per effetto del DM 6.8.1998, n. 408.

[3] Per ciclomotori si fa riferimento alla data di rilascio del certificato.

[4] Ad esclusione di quelli destinati al servizio da piazza o da noleggio con conducente che sono soggetti a revisione annuale.

[5] I ciclomotori e i motoveicoli (esclusi i motoveicoli destinati al servizio da piazza o noleggio con conducente e quadricicli a motore) non sono compresi nell'elencazione generale del DM 6.8.1998, n. 408 in quanto l'obbligo di revisione è nazionale; per essi, dopo una fase transitoria di alcuni anni, si è giunti all'allineamento di cadenza con le autovetture con il DM 29.11.2002 mentre si è ancora in una fase transitoria per il tipo di controlli da eseguire.

[6] Trattasi di veicoli della categoria M1 (autovetture o autoveicoli per trasporto promiscuo o autoveicoli per trasporto specifico di persone in particolari condizioni) con uso finalizzato alla diversificazione o integrazione della rete dei trasporti di linea nelle aree urbane e suburbane; tale istituto è stato previsto dall'articolo 14, c. 5, decreto legislativo 19.11.1997, n. 422, e regolamentato dal DM 22.6.2000, n. 215 che, all'art. 1, c. 3, ne ha previsto l'obbligo di revisione annuale.

[7] I veicoli immatricolati entro il 2000 e già revisionati entro il 2002 (con esclusione di quelli sottoposti a visita ai sensi dell'art. 75 CDS nel 2004) erano soggetti all'obbligo della revisione anche nel 2004 [9] per effetto del DM 6.8.1998, n. 408.

[8] I rimorchi di massa complessiva fino a 3,5 t non sono compresi nell'elencazione generale del DM 6.8.1998 n. 408, e per essi la revisione deve essere disposta tramite apposito DM.

Al riguardo, e anche ai fini dell'eventuale doppia sanzione per omissioni ripetute, si segnalano le due ultime revisioni decretate:

- entro il 2003 - dovevano essere revisionati i veicoli immatricolati la prima volta entro il 1997 (DM 17.1.2003), eccetto quelli revisionati o sottoposti a visita e prova successivamente all'1.1.1999;

- entro il 1997 - dovevano essere revisionati i veicoli immatricolati la prima volta entro il 1995 (DM 20.12.1998).

Al momento non è stato emesso alcun provvedimento per l'anno 2005 ma non è escluso che ciò possa avvenire.

Quanto ai carrelli appendice, si ricorda che essi vanno sottoposti a revisione unitamente al veicolo sulla cui carta di circolazione sono annotati.

- [9] Qualora non siano stati sottoposti a tale pregressa revisione e circolino senza revisione per l'anno in corso sono soggetti alla sanzione di doppio importo per ripetuta omissione della revisione.
- [10] L'art. 80, comma 4 prevede la revisione annuale per i **veicoli atipici** (sono considerati tali i veicoli che per le loro specifiche caratteristiche non rientrano nelle categorie previste dagli artt. 52-58 CDS). Come precisato dal DTT, per effetto del combinato disposto di cui agli art. 80, c. 4, e 60, c. 1, CDS, i veicoli di interesse storico collezionistico iscritti negli appositi registri di veicoli storici previsti dalla legge rientrano tra i veicoli atipici e sono soggetti a revisione annuale.
- [11] I **filobus** sono soggetti ad un controllo tecnico (revisione) che deve essere svolto con **periodicità annuale** da parte dell'USTIF del SIIT-trasporti competente per territorio dell'azienda esercente il servizio filoviario.
- [12] Al fine di limitare eventuali disagi all'utenza dovuti alla difficoltà di approvvigionamento delle attrezzature, il DTT ha disposto che la prenotazione della revisione dei ciclomotori a tre o quattro ruote e dei motoveicoli a tre e quattro ruote con motore ad accensione comandata a 2 e 4 tempi, non conformi alla direttiva 97/24/CE, se effettuata presso uno degli uffici locali del SIIT-trasporti non provvisto del banco prova velocità ed entro i termini di scadenza della revisione stessa, autorizza la circolazione del veicolo oltre la data di scadenza e fino alla data della visita (v. circolare 22.1.2004, n. 204/404).

4 CONTROLLO DELL'EFFICIENZA FRENANTE

La normativa prescrive che l'**efficienza frenante** di un veicolo sia verificata mediante la valutazione del tasso di frenatura che può approssimarsi alla decelerazione media del veicolo durante lo spazio di frenatura come peraltro chiarito dal DTT (già MCTC).

Il valore del tasso di frenatura viene rilevato durante le prove effettuate con il banco prova freni del tipo a rulli o a piastre.

Un'insufficiente efficienza frenante può essere agevolmente rilevata anche guidando il veicolo su strada. In presenza del difetto si osserva che durante l'azionamento dei freni:

- il veicolo tende a fermarsi in spazi troppo lunghi,
- occorre esercitare un notevole sforzo sul comando dei freni.

4.1 Controllo di autoveicoli, rimorchi e quadricicli a motore

I valori minimi di efficienza frenante variano in relazione alla categoria alla quale appartiene il veicolo soggetto a controllo.

La prova di frenatura si può ritenere superata per autoveicoli, rimorchi e quadricicli a motore se:

- **efficienza del freno di servizio**, fatte salve le specifiche eccezioni, è superiore o uguale a:
 - 50% per veicoli della categoria 1, 4, 6,
 - 43% per veicoli della categoria 2,
 - 40% per veicoli della categoria 3,
 - 45% per veicoli della categoria 5.
- **efficienza del freno di soccorso** è superiore o uguale alla metà dei valori fissati per il freno di servizio,
- **efficienza del freno di stazionamento** è superiore o uguale al 16% per veicolo isolato e/o al 12% per veicolo autorizzato al traino.

Al fine di valutare correttamente l'efficienza del freno di soccorso è importante rilevare:

- se l'impianto di soccorso coincide con il freno di stazionamento (freno di soccor-

so meccanico); in questo caso il banco prova freni, preventivamente impostato (si inserisce "meccanico" nel campo "freno di soccorso") calcola il valore dell'efficienza del freno di soccorso come rapporto tra sforzo rilevato sulle ruote interessate dal freno di stazionamento e massa totale (o tara) del veicolo;

- il tipo di collegamento idraulico delle tubazioni alla pompa (X, T, K, H, ecc.) se l'impianto di soccorso è di tipo idraulico; in questo caso il banco prova freni, preventivamente impostato (si inserisce "X", oppure "T" oppure "L", ecc. negli appositi campi previsti dal programma) calcola il valore dell'efficienza del freno di soccorso come rapporto tra sforzo minimo rilevato sulle ruote, interessate da una delle due sezioni dell'impianto idraulico, e massa totale (o tara) del veicolo. Qualora sorgano dubbi circa il tipo di collegamento idraulico dell'impianto del freno di soccorso può essere contattato l'ufficio tecnico del costruttore del veicolo.

Le prove di efficienza dei dispositivi di frenatura relative a:

- **veicoli appartenenti alla categoria M1** (veicoli adibiti al trasporto di persone aventi massa complessiva fino a 3,5 t) possono essere eseguite con il veicolo in condizioni di marcia (serbatoio pieno, ruota di scorta, attrezzi, ecc.) con il solo conducente a bordo in quanto i risultati non si discostano sensibilmente rispetto a quelli relativi alla prova eseguita con il veicolo a pieno carico;
- **veicoli appartenenti alle categorie M, N O aventi massa complessiva superiore a 3,5 t** dovrebbero essere effettuate a pieno carico. Tuttavia, il DTT ha previsto che il veicolo, ad eccezione del caso in cui sia accertata l'impossibilità fisica del carico, sia presentato a revisione con un peso complessivo pari almeno al 65% del peso ammesso a pieno carico. I veicoli per i quali le prove possono essere effettuate senza carico sono:
 - veicoli muniti di cisterne o serbatoi per trasporto di merci pericolose,
 - veicoli per trasporto di animali vivi,
 - betoniere,
 - veicoli per trasporto specifico di rifiuti,
 - eventuali casi particolari.

Anche le prove di tenuta del freno di stazionamento dei veicoli rimorchiati devono essere eseguite, per quanto possibile, con i veicoli carichi.

In tutti i casi in cui la prova viene eseguita con il veicolo che non raggiunge il 65% della massa complessiva, deve essere raggiunta l'efficienza minima prescritta per la categoria del veicolo (8).

(8) A decorrere dal 1.1.2004 (traslato al 1.4.2004 per tener conto dei veicoli già prenotati o delle sedute già accordate e sospeso con file avvisi n. 27 del 26.3.2004 in considerazione delle difficoltà operative segnalate da varie associazioni, in attesa dell'introduzione di nuove metodologie di prova per veicoli scarichi da parte della CE), le prove di frenatura dei veicoli delle categorie M, N, O con massa complessiva superiore a 3,5 t devono essere condotte in presenza di un peso complessivo pari al 65% del peso ammesso a pieno carico (fatte salve le eccezioni previste dal DTT).

Le prove devono essere condotte con banco prova freni a rulli. Eventuali banchi prova freni a piastre possono essere utilizzate non oltre il 30.4.2005 (termine originariamente fissato al 30.6.2004 con circolare 11.12.2003, prot. n. 3033/404 e successivamente prorogato al 30.4.2005 con circolare 30.6.2004, prot. n. 1867).

Pertanto in attesa di disposizioni del DTT le prove devono essere condotte secondo i criteri previgenti.

- **rimorchi e semirimorchi** comprendono anche il controllo di:
 - funzionamento del dispositivo di frenatura automatico;
 - presenza ed efficienza dei sistemi d'aggancio secondario (prescritti per rimorchi monoasse aventi massa complessiva non superiore a 1,5 t).

4.2 Controllo di motoveicoli e ciclomotori

La prova d'**efficienza dei dispositivi di frenatura** per motoveicoli e ciclomotori si può ritenere superata se:

- **efficienza del freno di servizio** è superiore o uguale al:
 - 50% per motocicli immatricolati dall'1.1.1985,
 - 40% per motocicli immatricolati prima dell'1.1.1985,
 - 40% per ciclomotori,
 - 50% per tricicli e quadricicli;
- **efficienza del freno di stazionamento** (ove previsto) è uguale o superiore al:
 - 16% per tricicli e quadricicli.

Al fine di svolgere correttamente le prove di frenatura di motocicli e ciclomotori a due ruote è necessario individuare la tipologia dell'impianto di frenatura di cui è munito il veicolo (impianto tradizionale, integrale o combinato semplice, combinato).

Fino al **31.12.2004** le verifiche relative a motoveicoli e ciclomotori a tre o quattro ruote potranno essere effettuate utilizzando il **decelerografo** (9).

5 CONTROLLO DEI PNEUMATICI

I pneumatici sono dispositivi soggetti ad usura che comporta il deterioramento del battistrada con diminuzione della profondità degli intagli ricavati su di esso.

In sede di revisione si deve accertare che i pneumatici:

- **siano in buono stato di conservazione generale**, privi di lesioni e di deformazioni che possano compromettere la sicurezza del veicolo;
- **siano efficienti** e **possiedano le caratteristiche** minime di profondità minima del battistrada previste dalle vigenti disposizioni;
- **possiedano le caratteristiche dimensionali**, di **carico** e di **velocità** indicate sulla carta di circolazione:
 - a pagina 2 o pagina 4 alla voce "PNEUMATICI" ovvero,
 - nelle righe descrittive alla pagina 6 (10) per modelli MC 804 MEC e MC 804 N.

(9) Fino al 31.12.2004, fermo restando l'obbligatorietà della dotazione delle specifiche attrezzature, le prove di frenatura dei veicoli a tre o quattro ruote potranno essere effettuate mediante strumento decelerografo omologato in considerazione delle difficoltà di approvvigionamento di (v. circolare 1.12.2003, n. 2978/404):

- frenometri per veicoli leggeri a due rulli mediante adeguamento del software,
- frenometri per ciclomotori e motoveicoli ad un rullo,
- frenometri appositamente approvati per tricicli e quadricicli.

I decelerografi potranno essere utilizzati in sostituzione dei frenometri solo quando siano necessari tempi di intervento superiori a 10 giorni per il ripristino dei banchi prova freni in dotazione all'impresa (v. circolare 8.1.2001, n. 1603/404 modificata, da ultimo, dalla circolare 20.2.2003, n. MOT4/358).

Nelle recentissime carte di circolazione (modello europeo MC 820 F) il tipo di pneumatico viene indicato alla pagina 3 oppure 4.

Nel caso dei ciclomotori il tipo di pneumatico viene indicato sul certificato di idoneità tecnica.

La sostituzione del tipo di pneumatico rispetto a quello indicato sui documenti di circolazione richiede specifica approvazione da parte del competente ufficio locale del SIIT-trasporti.

6 CONTROLLO DEL TELAIO E CARROZZERIA

L'accurato controllo della struttura portante (scocca portante ovvero longheroni del telaio e relative strutture di raccordo) e della carrozzeria evidenzia eventuali cedimenti che possono compromettere seriamente la sicurezza di circolazione del veicolo.

Il telaio deve essere in buono stato d'uso e manutenzione e non deve presentare rotture anche se localizzate.

Il **controllo dei longheroni del telaio** (per autoveicoli e rimorchi) o della struttura tubolare portante (per motocicli e ciclomotori) e delle relative strutture di collegamento non deve evidenziare:

- incrinature o lesioni,
- riparazioni o saldature non autorizzate dal costruttore,
- fenomeni di corrosione, anche se localizzati,
- alterazioni o modifiche (anche lievi) delle caratteristiche geometriche originarie delle sezioni del telaio.

Il buono stato di conservazione della scocca portante (per autoveicoli, ciclomotori a 3 o 4 ruote, quadricicli) si accerta con un accurato controllo di:

- pianale (zona inferiore della scocca portante),
- montanti di raccordo tra pianale e tetto del veicolo,
- zone di collegamento tra passaruota e pianale,
- fascioni laterali scatolati (sotto le portiere) collegati al pianale,
- zone in corrispondenza degli ancoraggi di ammortizzatori, sospensioni o barre di torsione,

(10) Il pneumatico che equipaggia il veicolo deve essere di tipo identico a quello indicato sulla carta di circolazione, ovvero di tipo equivalente se quello indicato sulla carta di circolazione è "obsoleto" (l'equivalenza è rilevabile dalle Tabelle CUNA che forniscono il tipo di pneumatico ammesso in sostituzione di quello obsoleto e quindi non più commercializzato).

Qualsiasi sostituzione del tipo di pneumatico rispetto a quello di primo equipaggiamento deve essere preventivamente autorizzata dal costruttore ed approvata dai competenti uffici del SIIT-trasporti, ad eccezione dell'installazione di pneumatici con marcature "nuove norme" che sostituiscono pneumatici "vecchie norme" (riportati sulla carta di circolazione) e non più in produzione. In sede di revisione non si deve tenere conto di eventuali difformità tra la "marca" del pneumatico indicata sulla carta di circolazione e quella dei pneumatici effettivamente installati (v. circolare 13.4.2000, n. B15/2000/MOT).

Eventuali indicazioni specifiche di pneumatici di marcia su neve (ad esempio: 195/65 R 15 91 H - 205/55 R 16 91 V e 205/55 R 16 91 H - M + S) non escludono la possibilità di equipaggiare gli autoveicoli con tali tipi di pneumatici contrassegnati dalla marcatura M + S (o, anche, MS, M-S, M&S) e con indice di velocità non inferiore a "Q", corrispondenti ad una qualsiasi delle misure indicate sulla carta di circolazione (v. circolare 30.9.2004, prot. n. 335-M361).

- zone in corrispondenza degli ancoraggi di motore o gruppi meccanici,
- zone di fissaggio dei tiranti di reazione di sospensioni e barra stabilizzatrice.

Non possono essere ammesse fessurazioni e lesioni di qualsiasi elemento che appartiene alla struttura portante.

La **carrozzeria del veicolo** (compresi gli accessori):

- non deve risultare modificata rispetto a quella originaria (i valori dimensionali e ponderali del veicolo devono corrispondere a quelli riportati sulla carta di circolazione);
- deve corrispondere a quella indicata alla pagina 2 della carta di circolazione alla voce "CARROZZERIA". Eventuali annotazioni riguardanti l'installazione di accessori e/o attrezzature sono riportate alla pagina 6 della carta di circolazione in apposite righe descrittive; nelle recenti carte di circolazione (modello europeo MC 820 F) il tipo di carrozzeria viene indicato alla pagina 2 al punto (J.2) ed eventuali annotazioni aggiuntive sono riportate alle pagine 2 e 3 (11);
- deve risultare adeguatamente ancorata alla struttura portante del veicolo (serraggio di viti e bulloni, buono stato di conservazione degli ancoraggi, ecc.).

Non è richiesta la verifica di funzionalità delle attrezzature (con particolare riferimento alle strutture ribaltabili) non connesse alla funzione di spostamento del veicolo e considerate macchine ai sensi della direttiva "macchine" di cui al DPR n. 459/1996 (12).

(11) Con l'entrata in vigore della direttiva 92/53/CEE la presenza del tettuccio apribile non è più indicata sulla carta di circolazione e i veicoli in circolazione sui quali è installato non sono più tenuti all'aggiornamento del documento di circolazione (v. circolare 11.3.1993, n. 56/93 e circolare MCTC 18.7.1994, prot. n. 2143/4197(0)).

L'installazione di sovrasponde e/o di centine e telone di tipo rimovibile non comporta l'aggiornamento della carta di circolazione in quanto tali attrezzature fanno parte del carico (v. circolare MCTC 29.5.1987, prot. n. 38-1551/4322 - B030).

L'installazione di uno spoiler-cuccetta sopra la cabina di guida degli autoveicoli viene, di norma, annotata sulla carta di circolazione; l'utilizzo della cuccetta è consentito esclusivamente durante le pause a veicolo fermo (v. circolare MCTC 2.8.1991, prot. n. 1101/4220/544).

L'installazione di un deflettore aerodinamico sopra la cabina di guida dei veicoli (autocarri o trattori per semirimorchio) non è soggetto ad alcun'approvazione (v. circolare 31.10.1987, n. 175/87).

Altri accessori come gruppo frigorifero, piano di carico ausiliario sulla cabina di guida, gru dietro la cabina di guida o sullo sbalzo posteriore, sponda montacarichi, lama o vomero sgombraneve, accessori per la guida di veicoli da parte di disabili, accessori per il trasporto di disabili (pedana sollevatrice, sedile girevole, ancoraggi per carrozzelle, ecc.), doppi comandi per veicoli di autoscuola, attrezzature particolari (pompa di travaso per veicoli cisterna, avvolgitubo, ecc.) devono risultare aggiornati sulla carta di circolazione del veicolo.

Strutture rimovibili ancorché stabilmente installate (portapacchi, tenda estensibile) sul tetto del veicolo non sono soggette ad approvazione da parte del SIIT-trasporti (v. circolare MCTC 29.5.1987, prot. n. 38-1551/4322/B030).

L'applicazione di strutture leggere di tipo amovibile nella parte posteriore di autocaravan e autovetture per il trasporto delle biciclette non è più soggetta ad approvazione da parte del SIIT-trasporti (v. inPratica 379).

L'applicazione di strutture per il trasporto di ciclomotori, motocicli e altri oggetti nella parte posteriore di autocaravan e autovetture è consentita a condizione che siano inamovibili, parte integrante della carrozzeria e previste in sede di omologazione del veicolo. L'installazione successiva è consentita a condizione che il veicolo sia reso uguale alla versione omologata (v. inPratica 379). (segue)

(12) V. circolare DTTSIS 11.12.2003, prot. n. 3033/404.

7 CONTROLLO DEL RUMORE

La rumorosità di un veicolo a motore è determinata da numerosi fattori:

- efflusso d'aria nei dispositivi d'aspirazione (compresa la scatola che contiene il filtro dell'aria),
- motore in moto,
- funzionamento degli impianti e dispositivi del motore (impianto di distribuzione, impianto di lubrificazione, impianto di raffreddamento, ecc.),
- vibrazioni alle quali sono soggetti i dispositivi installati sul veicolo e la carrozzeria.

L'accertamento relativo alla rumorosità del veicolo consiste essenzialmente nella:

- **rilevazione del livello sonoro** prodotto dal veicolo immobile a motore in moto; il livello sonoro deve essere contenuto entro il valore di controllo (valore limite) rilevato in sede d'approvazione o d'omologazione del veicolo ed indicato, di norma, sul documento di circolazione;
- **verifica che il dispositivo silenziatore e di scarico:**
 - sia completo di tutti gli elementi originariamente previsti sul veicolo ed in buone condizioni generali;
 - non sia alterato o modificato rispetto a quello originario d'omologazione o d'approvazione (svuotato della parte interna, forato, ecc.);
 - sia dello stesso tipo di quello installato dal costruttore ovvero di tipo omologato in base alle norme comunitarie;
 - sia installato nella posizione originariamente prevista dal costruttore del veicolo.

L'accertamento della rumorosità viene effettuato mediante fonometro (attrezzatura che misura il rumore proveniente da una sorgente sonora in decibel "dB") e relativo calibratore acustico (o "pistonofono" per la calibrazione del fonometro). Il calibratore acustico (pistonofono) fa parte integrante dell'apparecchiatura fonometrica e deve essere utilizzato per verificare la taratura del fonometro prima e dopo ogni misurazione.

Modalità (posizione del fonometro rispetto al veicolo, curva di ponderazione da utilizzare per la prova, caratteristiche dell'area di prova) e valori limite ai

(11) *(seguito)*

Le tende parasole installate nelle fiancate laterali degli autocaravan al di sopra di 2 m di altezza devono essere considerate parte del carico; pertanto non ricorre l'obbligo dell'aggiornamento della carta di circolazione. Conducente e proprietario del veicolo sono responsabili della corretta sistemazione di tale accessorio ai sensi dell'art. 164 CDS (v. circolare DTTSIS 14.5.2002, prot. n. 1823/M 360).

In sede di revisione di veicoli per il carico, la compressione, il trasporto e lo scarico di rifiuti urbani, muniti di alloggiamenti per il personale addetto alla raccolta non annotati sulla carta di circolazione l'operatore:

- verifica la conformità degli stessi alle disposizioni vigenti,
- accerta d'ufficio il motivo della mancanza di specifiche annotazioni sulla carta di circolazione (dovute, presumibilmente alla semplificazione di tali documenti) (v. circolare DTTSIS 18.11.2003, n. 4452/368).

Nell'ottica di una semplificazione delle procedure relative all'aggiornamento della carta di circolazione il DTT ha chiarito che non è soggetta ad aggiornamento della carta di circolazione l'installazione di **sovrasponde, centinature, tendonature, portelloni posteriori, cavalletti, selle e simili, ecc.** (v. circolare DTT 4.11.2004, n. 4782-M360).

quali attenersi per svolgere il controllo, sono stati fissati dal DTT con distinte disposizioni e variano in base alla direttiva comunitaria a cui il veicolo risponde (13).

Per eseguire rilievi tramite fonometro è estremamente importante:

- verificare le condizioni dell'ambiente di prova (distanza dai muri, caratteristiche del locale, pavimentazione, rumore di fondo, ostacoli, ecc.);
- posizionare correttamente lo strumento rispetto al veicolo (distanza, inclinazione);
- programmare correttamente lo strumento prima della misurazione (scegliere la giusta curva di ponderazione, commutare l'attenuatore);
- eseguire la taratura dello strumento utilizzando il calibratore acustico (che deve essere in dotazione al centro autorizzato).

8 CONTROLLO DEI GAS DI SCAPPAMENTO

La **verifica dei gas inquinanti** emessi dallo scarico dei veicoli a motore consiste, salvo qualche deroga, nella rilevazione di:

- **concentrazione della sostanza inquinante indicativa** rilasciata nell'atmosfera dagli scarichi dei veicoli a motore (autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori) ad accensione comandata, funzionante a benzina, GPL o CNG;
- **ulteriori parametri** (valore lambda) per autoveicoli con motore a benzina (o GPL o CNG) muniti di sistemi perfezionati di controllo delle emissioni;
- **opacità dei fumi di scarico** rilasciati dai veicoli con motore ad accensione spontanea (gasolio).

In base alla vigente normativa, la valutazione della concentrazione di alcune sostanze rilasciate dai motori a benzina e dell'opacità dei fumi rilasciati dai motori diesel sono ritenuti elementi indicativi ai fini della valutazione dello stato generale di funzionamento e manutenzione del motore dei veicoli.

8.1 Controllo motoveicoli e ciclomotori

Gli accertamenti relativi alle emissioni inquinanti divengono obbligatori a decorrere dall'**1.1.2004** (14) per motoveicoli e ciclomotori a 2, 3 o 4 ruote (15).

Per quanto attiene al controllo delle emissioni inquinanti di motoveicoli e ciclomotori ad accensione comandata le procedure di prova sono state definite dal DTT e consistono:

(13) Ai fini del controllo della rumorosità dei veicoli in circolazione bisogna far riferimento alle prescrizioni della normativa (vecchio CDS o direttive comunitarie) in base alla quale il veicolo è stato omologato o approvato per l'immissione in circolazione.

Tuttavia, nelle more di approfondire la materia per determinare, se del caso, nuove modalità di prova, il DTT ha stabilito che relativamente alle prove fonometriche condotte a 7 m di distanza dal veicolo (veicoli rispondenti alle direttive 70/157/CEE, 73/350/CEE, 77/212/CEE, al regolamento 9 ECE ONU, e riconosciuti idonei ai sensi dell'art. 47 del TU n. 393/1959 e degli artt. 214, 215, 283, 284, 285, 286, 289, 290 del regolamento di cui al DPR n. 420/1959) qualora nel corso del rilevamento effettuato secondo i criteri di cui alla circolare n. 88/95 e s.m.i. sorgessero difficoltà operative per la presenza di fonti sonore di disturbo tali da non consentire un obiettivo rilievo dei valori del rumore, il responsabile tecnico, quando le condizioni ambientali lo consentano, provvederà alla ripetizione del rilevamento, trascrivendo i dati sul referto di indagine, apponendovi firma e timbro con la dicitura "prova fonometrica condotta ai sensi della circolare prot. n. 1848/404 del 28 giugno 2004" (v. circolare 28.6.2004, prot. n. 1848/404).

(14) Il termine iniziale del 1° gennaio 2001 è stato successivamente prorogato al: (segue)

(15) I **centri autorizzati** che non sono dotati di banco prova velocità specifico per tre e quattro ruote non possono eseguire revisioni di: (segue)

- per ciclomotori e motoveicoli non rispondenti alle prescrizioni del capitolo 5 della direttiva 97/24/CE: in un accertamento indiretto dell'inquinamento prodotto dal veicolo mediante la misurazione della quantità minima di CO₂% a velocità stabilizzata (maggiore è la quantità di CO₂ presente nei gas di scarico, minore è l'inquinamento prodotto dal motore) che deve essere almeno pari a:
 - 10,00% veicoli a 2 ruote, motore a 4T,
 - 7,00% veicoli a 2 ruote, motore a 2T,
 - 6,00% veicoli immatricolati prima dell'1.1.1991,
 - 6,00% veicoli a 3 ruote,
 - 6,00% quadricicli,
 - 6,00% quadricicli leggeri;
- per ciclomotori e motoveicoli rispondenti alle prescrizioni del capitolo 5 della direttiva 97/24/CE: in un accertamento diretto dell'inquinamento prodotto dal veicolo mediante la misurazione della quantità massima di CO_{corr}% che non deve essere superiore al 4,5%.

Per i veicoli dotati di motore ad accensione spontanea rispondenti al DPR n. 323/1971, alla direttiva 72/306/CEE o 97/24/CE, limiti e modalità per effettuare la prova sono quelli previsti dalla circolare n. 88/95.

9 CONTROLLO DELLA VELOCITÀ DEI CICLOMOTORI

Gli accertamenti relativi alla prova velocità divengono obbligatori a decorrere dall'**1.1.2004** (14) per ciclomotori a 2, 3 o 4 ruote (15).

Il DTT ha stabilito:

- modalità per eseguire i controlli durante lo svolgimento della prova,
- caratteristiche del referto della prova,
- caratteristiche del banco prova velocità per ciclomotori.

(14) *(seguito)*

- 1° gennaio 2002 dal DM 7.12.2000,
- 1° gennaio 2003 dal DM 14.11.2001,
- 1° luglio 2003 dal DM 29.11.2002,
- 1° gennaio 2004 limitatamente a ciclomotori e motoveicoli a 3 e 4 ruote dal DM 30.6.2003,
- 1° gennaio 2004 anche per ciclomotori e motocicli a due ruote dal DM 30.7.2003 (la proroga accordata con DM 30.7.2003 è avvenuta quando era già iniziata l'operatività di tali prove. Si ritiene pertanto che, pur essendo stata stabilita con un provvedimento amministrativo, in considerazione della pluralità dei soggetti cui è diretta, essa abbia efficacia solo dalla data di pubblicazione del provvedimento sulla Gazzetta ufficiale, avvenuta in data 4.8.2003, e pertanto fino a tale data le revisioni dovevano essere effettuate anche con le predette prove). Tale termine è stato confermato anche con circolare 1.12.2003, n. 2978/404, essendo decadute le motivazioni che avevano condotto alla proroga dei termini.

(15) *(seguito)*

- ciclomotori a tre o quattro ruote,
- motoveicoli a tre o quattro ruote non omologati in conformità alla direttiva 97/24/CE e non dotati di differenziale.

Ciò in quanto i motoveicoli a tre o quattro ruote non omologati in conformità alla direttiva 97/24/CE e non dotati di differenziale possono condurre la prova delle emissioni sul banco prova velocità dei veicoli a due ruote mentre i motoveicoli a tre o quattro ruote omologati in conformità alla direttiva 97/24/CE sono soggetti a prova al minimo.

Le caratteristiche del veicolo sottoposto a revisione (due, tre o quattro ruote, ciclomotore o motoveicolo, conforme o non conforme alla direttiva 97/24/CE, dotato o non dotato di differenziale) devono essere annotate sul documento di esito della revisione (v. circolare DTT/SIS 22.1.2004, n. MOT4/203/404).