



Al Direttore generale Pasquale D'Anzi

P.danzi@mit.gov.it

Spettabile Direttore Generale,

in data 20 aprile 2023 si è tenuta una riunione fra gli IA iscritti a Federispettori per condividere la rispettiva esperienza di questi primi due mesi di operatività nella revisione dei veicoli pesanti. Nonostante la vastità dell'unità territoriale del Nord Est, ove principalmente sono impiegate le nuove figure, abbiamo riscontrato criticità comuni di natura tecnico/normativa che vorremmo sottoporre alla sua attenzione. L'origine dei problemi si può ricondurre alla discontinuità comportamentale fra gli Ispettori Abilitati e gli Autorizzati nostri associati, un fattore che peraltro è significativamente variabile a seconda dell'UMC coordinante. Se in alcuni poli l'integrazione delle nuove professionalità ha rappresentato una sorta di continuità rispetto al modello preesistente, in altre ha dato luogo a spiacevoli inconvenienti quali l'annullamento di sedute in corso, oppure un sovrannumero di esiti "ripetere" che hanno generato malumori fra officine ad utenti. Premesso che buona parte delle lacune di seguito elencate dovrebbero risolversi con la piena attuazione della Circ. 28231 del 13/9/2021 e del DM 446, riteniamo opportuno comunque richiedere quanto prima un intervento chiarificatore che armonizzi la materia evitando inutili tensioni.

1. TARGA ILLEGGIBILE - Al punto "0" della tabella contenuta all'allegato I del DM 214/17, relativamente alle targhe di immatricolazione, viene chiaramente individuata quale carenza grave l'iscrizione mancante o illeggibile, che di conseguenza comporta l'esito **ripetere** all'intero controllo ministeriale. In casi analoghi, abbiamo constatato che numerosi Ispettori Abilitati scrivono a penna sulla carta di circolazione "*obbligo di reimmatricolazione per deterioramento targhe entro 60 giorni*" con timbro dell'UMC assegnando alla revisione ministeriale l'esito **regolare**, una prassi certamente di buonsenso ormai radicata nelle abitudini di utenza, officine ed agenzie. Non ci risulta tuttavia esistere legittimazione normativa di questa pratica, senza considerare che il timbro dell'UMC non rientra fra le dotazioni dell'ispettore autorizzato. A questo proposito, chiediamo l'uniformazione delle procedure, oppure, in alternativa, una nota che vieti espressamente agli Ispettori Autorizzati di emulare gli Ispettori Abilitati in tal senso, evitando vizi e disomogeneità procedurali.

2. VEICOLI INCOMPATIBILI AL FRENOMETRO - Alcuni autocarri, rimorchi o semirimorchi classificati ad *uso speciale, trasporti eccezionali* oppure *veicoli d'interesse storico e collezionistico*, per caratteristiche costruttive, sono impossibili da testare sul banco prova-freni. La fattispecie, prevista all'allegato tecnico del DM 214/17, prescrive come alternativa i *"metodi equivalenti alla norma ISO 21069"*, oppure *"la prova su strada utilizzando un decelerometro per stabilire il rapporto di frenatura in relazione alla massa massima autorizzata"*. Quanto alla prima opzione, non ci risulta esistano sistemi equivalenti al frenometro omologati in esercizio, mentre relativamente al decelerometro, la maggior parte degli operatori 870 ne è sprovvista. Certi che il calcolo dell'efficienza frenante non si possa limitare ad un'analisi soggettiva di un tecnico che peraltro ha soli due mesi di esperienza pratica sul campo, segnaliamo che ad oggi riteniamo di non avere i requisiti ed il supporto strumentale necessario ad effettuare la revisione di tali veicoli, nonostante rientrino fra le abilitazioni dell'ispettore autorizzato. A tal proposito, chiediamo un intervento entro il 22 maggio 2023 al fine di non arrecare un danno economico all'utenza se il veicolo prenotato, nell'impossibilità di attribuire un esito al relativo controllo tecnico, dovesse risultare assente alla seduta.
3. GESTIONE 3°/4° ASSE INTELLIGENTE IVECO - Gli autocarri per uso stradale a 3-4 assi prodotti dal costruttore IVECO della gamma Eurotech/Eurostar/Stralis/S-Way sono muniti del cosiddetto "asse intelligente", un sistema che regola la frenata dell'ultimo asse in funzione al carico. A veicolo scarico, abbiamo rilevato che risulta impossibile misurare il tasso di frenatura del singolo assale, nonostante l'efficienza frenante totale, ovvero l'efficienza del freno di soccorso, potrebbero comunque risultare superiori al limite minimo consentito dalla legge. Nonostante ciò, gli elementi frenanti dell'assale in oggetto non vengono testati in quanto le valvole del sistema impediscono l'afflusso di aria compressa. L'unica operazione che consente di ovviare a questa circostanza è l'aggiunta di masse gravanti sull'assale, ma tale procedura non ci risulta compatibile all'organizzazione di numerosi operatori 870, tantomeno conforme alle abitudini dell'utenza. Nostro malgrado, senza disposizioni straordinarie della fattispecie, veicoli che non presentano carenze effettive potrebbero risultare irregolari al test sul frenometro, compromettendo il buon esito dell'intera revisione ministeriale. Viceversa, veicoli che presentano guasti agli elementi frenanti, potrebbero superare in termini di prestazioni la prova freni.
4. 4. AUTOCARRI ALIMENTATI A CNG - Gli autocarri alimentati a CNG rappresentano un'esigua minoranza, ragione per cui supponiamo che alcuni operatori 870 siano sprovvisti di analizzatore gas di scarico, indispensabile per la misurazione degli effetti nocivi. Senza attrezzatura preposta, con taratura metrologica in corso di validità, questi veicoli non possono essere revisionati dagli ispettori autorizzati. Non ci risulta inoltre consentito acquisire referti di "analizzatore gas di scarico" certificati da un altro ispettore all'interno di un centro di controllo "veicoli leggeri".
5. VALORI DI TARATURA FRENOMETRO - La circolare prot. 7690/699 del 16 settembre 1999 e s.m.i, in materia di banchi prova freni a rulli per i veicoli di massa complessiva > 3,5 t,



prescrive al punto 1.1.6 il range consentito per il valore di slittamento. Lo stesso, dovrebbe seguire il naturale decadimento della superficie abrasiva dei rulli ed essere quindi modificato in occasione della taratura metrologica annuale dal personale preposto, previo calcolo del coefficiente di aderenza in condizione di asciutto. Abbiamo invece constatato che tale parametro è facilmente accessibile e modificabile anche dal personale dell'officina e spesso difforme dal range prescritto (24-30)%, per compensare l'inefficienza dei rulli dovuta all'eccessiva usura ed agevolare il superamento della prova. Chiediamo perciò autorizzazione e/o conferma della possibilità di chiedere agli operatori 870 di reimpostare i frenometri ai valori di slittamento prescritti dalla normativa.

6. ORGANIZZAZIONE FASE TRANSITORIA - Il DM 446 ed i successivi decreti attuativi prevedono l'organizzazione delle sedute in base al numero di veicoli, ad oggi con un minimo di 16 ed un massimo di 24 unità. Il modello 870 si basa invece sul nastro operativo, quindi sulla tempistica stimata per ogni tipologia di veicolo per il quale è prenotata la revisione. Non è chiaro a quale modello l'IA debba fare riferimento, considerando che in diverse occasioni è stato richiesto dall'organizzatore della seduta di effettuare più di 24 revisioni, che come tempario non superano 480 minuti complessivi.

In attesa di chiarimenti rimaniamo a disposizione per qualsiasi confronto e approfondimento sulle suddette questioni.

Cordiali saluti.

il Direttivo