

a: **Direttore Generale Dott. Gaetano Servedio**

1. INTRODUZIONE

Il controllo tecnico dei veicoli in Italia è disciplinato dall'articolo 80 del D.Lgs. 285/92 e da un importante pacchetto di decreti attuativi e regolamenti UE, ormai prevalenti sul diritto nazionale. Il processo di armonizzazione comunitario si può infatti ritenere maturo, essendo decorsi oltre 60 anni dalle prime direttive aventi come unico fine la ricerca di uno standard minimo comune. **L'associazione Federispettori è membro Cita** (International Motor Vehicle Inspection Committee), organizzazione internazionale a tutela del controllo tecnico dei veicoli, e questo ci permette, con sempre maggiore frequenza, di toccare con mano i vari sistemi revisione operativi all'estero, individuandone punti di forza e di debolezza. Non neghiamo - *ma ciò è di pubblico dominio* - che sono sicuramente più i primi dei secondi in relazione al sistema italiano dei veicoli leggeri, considerando che il modello a basso conflitto di interessi dei grandi (*e pochi*) centri di controllo che non svolgono attività di riparazione è diffuso pressoché ovunque. Questa è sicuramente la strada maestra, ma comprendendo le sostanziali differenze di percorso con il nostro paese, riteniamo prematuro affrontare una questione di tale portata senza aver prima proposto lievi misure correttive e di facile applicazione. Una fra queste è l'oggetto della presente relazione, una modifica procedurale di buon senso che negli altri paesi Membri è prassi da diverso tempo.

2. L'ESITO DEL CONTROLLO TECNICO IN ITALIA

In Italia sono previsti tre esiti per il controllo tecnico: regolare, ripetere e sospeso dalla circolazione. Di seguito una breve sintesi tratta dal sito del CSRPAD del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

- L'esito **Regolare** consente al veicolo di circolare fino alla scadenza della revisione successiva.
- L'esito **Ripetere** consente al veicolo di circolare per 30 giorni, entro i quali il veicolo dovrà essere sottoposto a nuove verifiche.
- L'esito **Sospeso dalla circolazione** non consente al veicolo di circolare, fatto salvo per essere condotto all'autofficina per le necessarie manutenzioni e per tornare presso il centro di revisione, dove sarà sottoposto nuovamente a verifiche. L'esito Sospeso viene attribuito per anomalie riguardanti la sicurezza e l'inquinamento.

Occorre precisare che, nel secondo e nel terzo caso (ripetere/sospeso dalla circolazione), **le "nuove verifiche" corrispondono ad un controllo tecnico integrale**, naturalmente a carico dell'utenza. Semplificando ed estremizzando, qualora un veicolo dovesse non superare l'esame ministeriale a causa del guasto ad una lampadina (*primo controllo tecnico per una spesa di 79,02€ - veicoli leggeri*), dopo la sostituzione della stessa, deve essere effettuato un secondo controllo tecnico integrale, per una spesa ulteriore di 79,02€ (**138,04€ totali!**)

Considerata l'incidenza della presenza di carenze sui veicoli, sulla base delle statistiche provenienti dagli altri paesi membri, il 20% circa dei controlli tecnici dovrebbe essere ripetuto, per una spesa complessiva di 274.000.000€ (veicoli leggeri) e 36.000.000€ (veicoli pesanti - costo stimato singola revisione 120€).

Questi 310 milioni di euro di euro, oltre ad essere uno spreco - teorico o reale a seconda dei settori-, da luogo ad ulteriori criticità che verranno analizzate nei seguenti paragrafi in maniera differenziata.

- ❖ **274.000.000€** è la spesa (**TEORICA***) a carico dei cittadini per ripetere le revisioni ministeriali non andate a buon fine.
- ❖ **36.000.000€** è la spesa (**REALE**) a carico di autotrasportatori ed utenza professionale per ripetere le revisioni ministeriali non andate a buon fine.

*Nel dettaglio al paragrafo 4

3. LE CONSEGUENZE NEL SETTORE VEICOLI LEGGERI E PESANTI

Come è noto, in Italia vi è una netta separazione fra il sistema per il controllo tecnico dei veicoli leggeri e pesanti, un'altra anomalia tutta italiana sulla quale tuttavia non entreremo nel merito.

- Nel settore veicoli leggeri (autoveicoli ed autocarri di massa complessiva inferiore a 3,5T e motoveicoli - VL), le ispezioni tecniche vengono effettuate nelle officine autorizzate di cui all'art. 80, comma 8 del D.Lgs. 285/92 con personale interno.
- Nel settore veicoli pesanti (autoveicoli ed autocarri di massa complessiva superiore a 3,5T - VP) invece, sia che le operazioni avvengano in regime di Legge 870/86 (settore pubblico), sia che avvengano in regime transitorio al D.M. 446/21 (settore privato), i controlli vengono effettuati da ispettori esterni alla struttura scelta dall'utenza ed assegnati a rotazione da parte dell'UMC (Ufficio Motorizzazione Civile) competente.

Quindi, **nel primo caso (VL), è sicuramente lo stesso ispettore - o quantomeno la stessa struttura - ad effettuare la seconda revisione a seguito di ripetere**, in ottemperanza alla normativa vigente. E' prevista comunque l'opzione di richiedere tale seconda revisione agli UMC, ma la pratica è ormai caduta totalmente in disuso.

Nel secondo (VP), è quasi impossibile che sia lo stesso ispettore ad effettuare il secondo controllo, se non negli UMC con pochi tecnici o per caso fortuito.

In entrambe le circostanze, ciò rappresenta un problema.

4. RIPETERE INTEGRALE - IL PROBLEMA NEL SETTORE VEICOLI LEGGERI (VL)

Come anticipato al paragrafo 2, il costo sociale della revisione integrale a seguito dell'esito ripetere/sospeso al primo controllo è pari a 274.000.000€/anno, ma la spesa, per il momento, rimane teorica. Come dimostrano i dati forniti dalla 7° Div. della Motorizzazione Civile, **nel 2024 sono solo 12.281 i controlli tecnici con esito ripetere/sospeso a fronte di 17.352.419 revisioni effettuate (99,92% di esiti regolari sul totale.)** Mancano all'appello il **19,92 % di esiti ripetere sul totale stimato (20% - statistiche comunitarie)**, un dato surreale e tutto italiano che sicuramente non rispecchia le reali condizioni del parco circolante nazionale.

Esiti operazioni di revisione Autoveicoli 2024

PROVINCE	TOTALE	REGOLARE	RIPETERE	SOSPENSE	PROVINCE	TOTALE	REGOLARE	RIPETERE	SOSPENSE
AGRIENTO	111.480	111.467	20	1	MESSINA	156.554	156.483	69	2
ALESSANDRIA	114.560	114.316	100	64	MILANO	756.955	754.979	934	145
CATANZARO	91.930	91.910							
CHIETI	112.670	112.604	61	5					
COMO	165.530	165.457	66	7					
COSENZA	178.283	178.165	118						
CREMONA	93.354	93.307	46	1					
CROTONE	39.447	39.445	2						
CALABRIA	133.747	133.732	15						
REGGIO NELL'EMILIA	144.215	144.161	41	13					
RIETI	41.076	41.023	29	24					
RIMINI	99.559	99.415	139	5					
ROMA	997.068	996.926	85	57					
ROVIGO	70.300	70.253	34	13					
SALERNO	260.812	260.791	20	1					
SASSARI	111.639	111.603	34	2					
SAVONA	70.448	70.320	121	7					
VENEZIA	219.270	219.104	158	8					
VERBANIA	33.470	33.444	26						
VERCELLI	49.646	49.603	39	4					
VERONA	275.083	274.806	239	38					
VIBO VALENTIA	39.779	39.779							
TOTALE	15.425.329	15.413.581	10.495	1.253					

Regolare: 99,92 %

Ripetere: 0,07 %

Sospeso: 0,01 %

0,08%



**Età media del parco
circolante: 12,8 anni**

Fonte dati



MIT
MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



Member of Organized by In collaboration with

Su questo aspetto verte la Petizione di Federispettori al Parlamento Europeo *PETI 717/2021*, rappresentazione plastica di tutto il malaffare fuori controllo che prolifera nel settore in oggetto. Tuttavia, occorre essere obiettivi e cercare di dare una spiegazione razionale del fenomeno e valida almeno per una cospicua porzione di imprese autorizzate.

Il settore veicoli leggeri è assimilabile ad un qualsiasi settore privato nel quale vigono tutte le dinamiche ed i meccanismi del libero mercato. L'unico aspetto pubblico è il carattere della certificazione erogata, mentre per tutto il resto valgono le logiche di **soddisfazione del cliente** - *non più utente stradale, bensì cliente* - e tutto ciò che ne deriva.



Audizione del segretario di Federispettori alla Commissione-Peti del Parlamento Europeo

Nonostante Federispettori nasca proprio come forma di **protesta totale** degli ispettori verso questo folle sistema, è corretto non generalizzare nel rispetto dei pochi che cercano di fare del proprio meglio. Se, da un lato, esiste una più o meno consistente fetta di utenza/centri di controllo per i quali è inutile spendersi, dall'altro esistono centri di controllo ed automobilisti disposti ad assegnare/accettare un esito sfavorevole del controllo tecnico, **ma non a queste condizioni.**

In più occasioni, a seguito della richiesta di pagamento della seconda revisione post-ripetere, l'utente ha chiamato le Forze dell'Ordine, convinto di essere truffato dall'officina autorizzata che, certamente, non ha quel carattere di sede amministrativa. Di conseguenza, si alimenta la suggestione che sia proprio l'imprenditore (o l'ispettore) a voler imporre una nuova revisione per poterci guadagnare due volte.

❖ *Un conto è fare sicurezza stradale, un conto, a maggior ragione per un soggetto privato, vessare il cittadino imponendo la doppia corresponsione di un servizio imposto dalla legge e percepito come un mero onere burocratico.*

Secondo i dati ISTAT relativi all'anno 2023, l'8,8% delle famiglie italiane vive in povertà, ma non è escluso il possesso di un'automobile per il tragitto casa-lavoro, una comodità alla quale non si può più rinunciare, soprattutto in alcune aree prive di trasporto pubblico efficiente. Come si può far pagare due volte, nell'arco di un mese, il controllo tecnico (senza considerare eventuali costi per il ripristino alle condizioni di sicurezza) a queste famiglie? Il discorso si può comunque estendere al ceto medio e alle fasce più benestanti della popolazione: **uno spreco è pur sempre uno spreco.**

26 MARZO 2025



CONDIZIONI DI VITA E REDDITO DELLE FAMIGLIE | ANNI 2023-2024

Nel 2023 il reddito delle famiglie diminuisce in termini reali

Nel 2024 il 23,1% della popolazione è a **rischio di povertà o esclusione sociale** (nel 2023 era il 22,8%), si trova cioè in almeno una delle tre seguenti condizioni: a rischio di povertà, in grave deprivazione materiale e sociale oppure a bassa intensità di lavoro.

La quota di individui a **rischio di povertà** si attesta sullo stesso valore del 2023 (18,9%) e anche quella di chi è in condizione di **grave deprivazione materiale e sociale** rimane quasi invariata (4,6% rispetto al 4,7%); si osserva un lieve aumento della percentuale di individui che vivono in famiglie a **bassa intensità di lavoro** (9,2% e 8,9% nell'anno precedente).

Nel 2023, il reddito annuale medio delle famiglie (37.511 euro) aumenta in termini nominali (+4,2%) e si riduce in termini reali (-1,6%).

Secondo i dati di Forbes sul 2024, lo stipendio medio in Italia è pari a 1600€ netti. Il costo del controllo tecnico del veicolo leggero, arrotondato per eccesso ad 80€, è pari al 5% dell'entrata mensile, mentre ammonta al 10% se effettuato due volte. Le percentuali crescono sensibilmente con redditi pari a 1200€ netti: 6,7% la singola revisione, 13,4% la doppia.

❖ *In un periodo storico caratterizzato da rincari in ogni genere e in ogni ambito, riteniamo che lo Stato, oltre ad alleggerire il carico verso i propri cittadini, debba pensare anche alla pressione sugli "esecutori materiali" di queste inapplicabili norme, soprattutto in un mercato privatizzato.*

Si rammenta che gli utenti sono spesso i propri concittadini, persone con le quali, in generale, si ha qualche forma di legame, oltre a quello ovviamente clientelare che si instaura alla richiesta del servizio. I risultati, come è evidente, sono sotto gli occhi di tutti: **nessuno è in condizione di rispettare le regole**, spesso per ragioni riconducibili alle diverse forme di conflitto in interesse, talvolta per semplice "buon senso".

Altro tema controverso, l'obbligo di presentarsi per la nuova revisione a seguito dell'esito ripetere presso la medesima officina autorizzata. Pur essendo legittime le ragioni, il timore di dover obbligatoriamente avere nuovamente che fare con l'utente/cliente, talvolta non incline ad accettare pacificamente un esito negativo, spesso disincentiva l'ispettore privato a mantenere un comportamento rigoroso. Rammentiamo che, nonostante la natura pubblica del ruolo di "ispettore autorizzato", di fatto si tratta di un dipendente o del titolare dell'officina autorizzata, quindi soggetti, di fatto, senza particolari tutele.

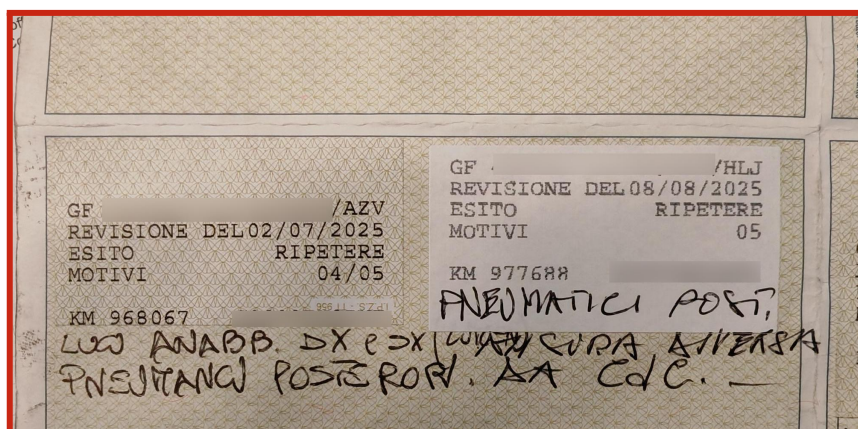
Lato utente, invece, questo obbligo costituisce una potenziale violazione al diritto di circolare, oltre ad alimentare l'idea di sopruso illegittimo da parte dell'officina\ispettore. Ipotizzando un esito "sospeso dalla circolazione" durante il periodo estivo o delle festività natalizie - o nei casi di qualsiasi altra chiusura temporanea o definitiva dell'officina autorizzata -, l'utente potrebbe trovarsi forzatamente bloccato anche dopo aver provveduto al ripristino del proprio veicolo alle condizioni di sicurezza.

Il suddetto vincolo inoltre crea un danno economico agli utenti che si trovano a dover effettuare la revisione "fuori zona", ad esempio nei luoghi di villeggiatura, in trasferta lavorativa e/o in tutte quelle circostanze nelle quali, in caso di esito negativo della revisione, effettuare le riparazioni necessarie e raggiungere nuovamente il centro lontano dal proprio domicilio rappresenti un ostacolo importante.

5. RIPETERE INTEGRALE - IL PROBLEMA NEL SETTORE VEICOLI PESANTI (VP)

Nel settore veicoli pesanti, indipendentemente dall'inquadramento giuridico dell'ispettore (funzionario pubblico/libero professionista privato), la selezione del parco circolante è sicuramente più efficiente in quanto, durante l'effettuazione dei controlli, non vi è alcuna forma di conflitto d'interessi. L'operatore infatti, assegnato a rotazione da parte dell'UMC competente e pagato in anticipo dal richiedente (l'officina ove si svolgono le operazioni di revisione), è svincolato da qualsivoglia logica commerciale e clientelare, i fenomeni che azzerano, di fatto, la percentuale di veicoli "bocciati" al controllo tecnico nei veicoli leggeri.

L'esito ripetere/sospeso dalla circolazione è dunque una prassi consueta nel settore veicoli pesanti, come del resto avviene in tutti gli altri paesi europei. Le carenze che hanno determinato l'esito sfavorevole del primo controllo tecnico diventano l'elenco dei lavori da eseguire sul veicolo per ottenere l'esito regolare nella seconda revisione ministeriale, ma questo meccanismo non sempre va a buon fine. Non è infatti raro che un ispettore diverso dal primo - *come avviene nella maggior parte dei casi* - nel corso della seconda revisione integrale contesti carenze non individuate precedentemente dal collega, assegnando nuovamente esito ripetere o sospeso dalla circolazione.



GF	Revisione	Esito	Motivi	KM
GF /AZV	REVISIONE DEL 02/07/2025	RIPETERE	04/05	KM 968067
GF /HLJ	REVISIONE DEL 08/08/2025	RIPETERE	05	KM 977688

Handwritten notes on the second certificate:
 PNEUMATICI POST.,
 LUCI ANTER. DX e SX, LUCI POST. SINISTRA
 PNEUMATICI POSTERIORI. AA CdC.

Esempi di controllo tecnico con due esiti ripetere consecutivi assegnati da diversi ispettori per diverse carenze.

Spesso si ritiene che questi comportamenti siano privi di buonsenso, dimenticando che le logiche di appartenenza non hanno alcun nesso con le responsabilità individuali dell'ispettore che effettua il controllo tecnico. Posto che ogni ispettore abbia tutto il diritto di non assumersi responsabilità che non gli competono, **non è comunque ammissibile che un mezzo da lavoro - quindi un'attività commerciale - rimanga fermo a causa delle valutazioni di un professionista**, senza considerare il

danno economico cagionato all'autotrasportatore costretto a sostenere le spese per una terzo controllo tecnico (120€ in media per singolo controllo), con l'auspicio sia l'ultimo della serie. Di certo, una maggior uniformità nell'operare potrebbe ridimensionare sensibilmente questo fenomeno, ma come si registra in qualsiasi settore, ciò è praticamente impossibile. Si rammenta che il controllo tecnico è disciplinato da circa 50 pagine di tabella operativa (allegato I DM 214/17) e da migliaia di pagine di normative e regolamenti comunitari. Sarebbe dunque utopistico pretendere che tutti applicassero secondo la medesima interpretazione e sensibilità un apparato normativo di tale portata.

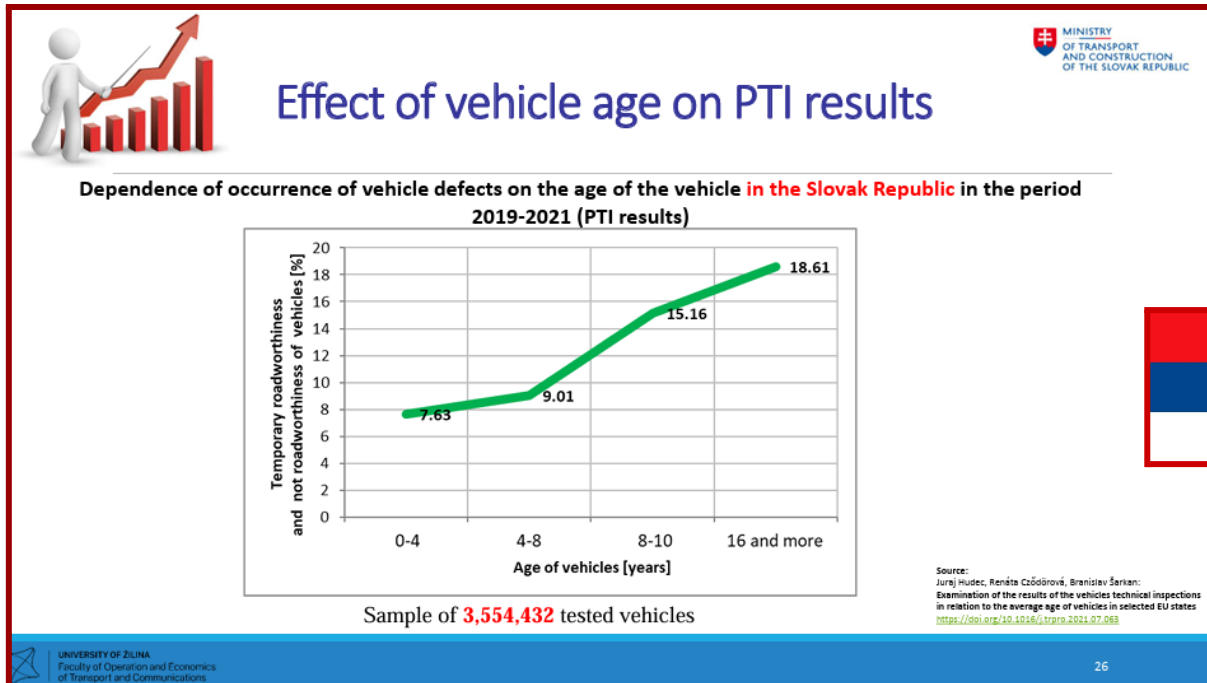
Per alcuni ispettori invece, in barba all'attuale legislazione, è prassi verificare solo il ripristino delle carenze segnalate nel primo controllo tecnico, senza considerare che le responsabilità di un eventuale dimenticanza del collega ricadrebbero su di lui, titolare della firma dell'ultima revisione integrale effettuata in ordine cronologico. Inoltre, pagando la tariffa integrale, l'utente avrebbe diritto ad un controllo tecnico integrale, come da tempario stimato nel nastro operativo.

Tale modus operandi, nonostante non trovi riscontro nella Legge, sarebbe da regolamentare poiché segue la direzione del buonsenso e dell'efficienza operativa.

6. SETTORI DISTINTI, SOLUZIONE COMUNE

Nonostante le differenze diametrali fra settore veicoli leggeri e pesanti, in entrambi i casi l'impatto dell'assenza di politiche sull'esito sfavorevole della revisione ministeriale è sicuramente negativo, seppur con ripercussioni differenti.

Nel primo caso, settore veicoli leggeri, a rimetterci è la comunità. Come dimostrato al paragrafo 4, l'esito negativo al controllo tecnico di autoveicoli, motoveicoli ed autocarri per il trasporto leggero è praticamente inesistente. Ciò, oltre a comportare veicoli pericolosi circolanti su strada pubblica al netto dell'esito regolare del controllo tecnico riportato sulla carta di circolazione, provoca mancate entrate allo Stato per un totale di **circa 146.766.726 €** se si considera che circa il 20% dei veicoli, sulla base delle statistiche europee, dovrebbe ripresentarsi a revisione per le carenze fisiologiche riscontrate. La cifra riportata è ottenuta moltiplicando la somma fra diritti di Motorizzazione (10,20€), IVA sulla tariffa di revisione ed un 40% sulla tariffa di revisione che ritorna allo Stato sotto forma di tasse, per il numero totale di ripetere/sospeso dalla circolazione stimati.



Rejection rates in Finland



- Average rejection rate of all vehicles 26,15 %

Minor defects	Major defects	Dangerous defects
65,29%	48,32%	0,25%
- Vehicles < 8 years old 10,17%

Minor defects	Major defects	Dangerous defects
31,21%	13,99%	0,02%
- Vehicles 8-9 years old 18,9%

Minor defects	Major defects	Dangerous defects
49,74%	27,7%	0,04%
- Vehicles 10-11 years old 25,35%

Minor defects	Major defects	Dangerous defects
68,41%	40,1%	0,08%
- Vehicles 12-13 years old 31,96%

Minor defects	Major defects	Dangerous defects
78,31%	55,79%	0,14%
- Vehicles >14 years old 38,36%

Minor defects	Major defects	Dangerous defects
90,72	80,23	0,58



Nel settore veicoli pesanti, invece, **a farne le spese è la categoria degli autotrasportatori**, un comparto strategico per il nostro paese già vessato da un'infinità di oneri burocratici.

7.MINI REVISIONE - LA NOSTRA PROPOSTA

Sulla scia del modello vigente nella maggior parte dei paesi comunitari, riteniamo sia necessario dare una connotazione più logica e comprensibile, **ma soprattutto realmente applicabile**, all'eventuale nuovo controllo a seguito dell'esito negativo del primo esame.

la nostra proposta verte sull'introduzione di un controllo tecnico parziale, con tariffa ridotta, in luogo dell' ispezione integrale nei casi di esito RIPETERE/SOSPESO. Tale controllo è mirato esclusivamente alla verifica delle sole carenze riscontrate che hanno determinato l'insuccesso della prima revisione.

Una particolare attenzione andrebbe posta sul tema dell'attribuzione della responsabilità, in capo al primo ispettore per quanto concerne il controllo globale, al secondo solo ed esclusivamente per la/le carenza/e segnalata dal primo tecnico.

Naturalmente, qualora in sede di revisione venissero riscontrate un numero (da stabilire) di carenze (*freni, impianto elettrico, ruote/assi/sospensioni, identificazione ecc..*), resta necessaria una seconda revisione integrale a tariffa piena.

La tariffa parziale da corrispondere, fino ad un massimo di "n" carenze riscontrate, si potrebbe stimare a circa 15€, IVA esclusa per i veicoli leggeri, con eventuali diritti DTT da stimare, oppure potrebbe essere libera, come avviene nella maggior parte dei paesi comunitari.

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Ministère de l'Énergie Prix des contrôles techniques Données publiques Accès professionnel					
Rechercher sur la carte Rechercher par un numéro SIRET FAQ Contact					
Accueil > Catalogue de prix					
Fiche centre et son catalogue de prix CONTROLE TECHNIQUE SOSTRANIEN ZA DE LA PRADE 23300 La Souterraine					
Catégorie véhicule	Energie	Prix visite	Prix contre visite mini	Prix contre visite maxi	Date d'application
Voiture particulière	Essence	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Voiture particulière	Diesel	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Voiture particulière	Hybride	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Voiture particulière	Electrique	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
4 x 4	Essence	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
4 x 4	Diesel	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
4 x 4	Hybride	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
4 x 4	Electrique	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Voiture de collection	Essence	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Voiture de collection	Diesel	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Voiture de collection	Hybride	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Voiture de collection	Electrique	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Camionnette	Essence	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Camionnette	Diesel	79,00 €	12,00 €	25,00 €	09/01/2023
Camionnette	Hybride	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Camionnette	Electrique	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Camping-car (moins de 3,5 tonnes)	Essence	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Camping-car (moins de 3,5 tonnes)	Diesel	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Camping-car (moins de 3,5 tonnes)	Hybride	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023
Camping-car (moins de 3,5 tonnes)	Electrique	79,00 €	12,00 €	25,00 €	01/01/2023

Tabella con le tariffe di revisione e controprova (MINI-REVISIONE) applicate da un centro revisioni in Francia (libero mercato)

Qué pasa si soluciono la ITV desfavorable fuera de plazo

Tú, como titular del vehículo, eres el único responsable de solucionar los fallos que han provocado ese resultado desfavorable a la hora de pasar la ITV, y **si no lo haces dentro de plazo te expones a que la estación de ITV se ponga en contacto con la Jefatura de Tráfico y le proponga dar de baja tu vehículo.**

El plazo que tenemos para arreglarlo es suficientemente amplio (un mes), pero si llegas tarde tendrás que pasar una nueva inspección completa. Tampoco sirve lo de buscar otra estación para pasar la ITV, ya que necesitarás una autorización de tu comunidad autónoma.

¿Cuánto cuesta la segunda revisión?

Otro de los problemas de pasarse de plazo a la hora de solucionar estos problemas es que **la segunda revisión te puede salir más cara.** Una vez más, el cuanto cuesta depende de donde vives. En Aragón, Andalucía o las dos Castillas es gratis siempre que sea dentro de los dos primeros meses, plazo que se reduce a un mes en Euskadi, Navarra o La Rioja -en el segundo mes se paga el 70%-, 21 días en Asturias, dos semanas en Catalunya o 15 días hábiles en Cantabria y Canarias. **En Madrid depende de la estación,** en Valencia siempre se paga el 70%, en Baleares depende del defecto y de la isla y en Galicia siempre es gratis...

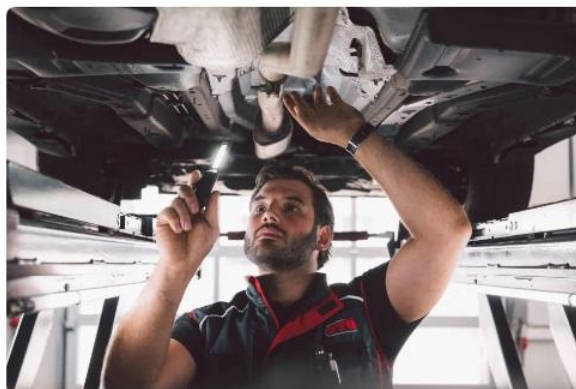
In Spagna la tariffa della seconda revisione a seguito di esito sfavorevole (MINI-REVISIONE) è stabilita dalle Comunità Autonome. In certi casi, può essere completamente gratuita.

Durchgefallen? So klappt es mit der Nachuntersuchung

Sollte Ihr Fahrzeug die Hauptuntersuchung nicht bestanden haben und keine Prüfplakette erhalten, dann beträgt die Frist für die Nachuntersuchung einen Monat. Innerhalb dieser Zeit müssen Sie Ihr Fahrzeug erneut bei einer Untersuchungsstelle vorführen und alle Mängel beseitigt haben. Lassen Sie diesen Monat verstreichen, dann muss eine neue HU gemacht werden, inklusive der vollen Kosten für eine HU. Die Kosten für die Nachuntersuchung sind dagegen deutlich geringer.

Sie dürfen innerhalb dieses Monats auch mehrmals kommen, wenn Sie mehrere Mängel beheben müssen. Es ist aber sinnvoller, erst alle Mängel zu beheben und dann zur Nachprüfung zu erscheinen, sonst zahlen Sie jedes Mal für die erneute Nachprüfung.

Sollten Sie die Nachprüfung nicht wahrnehmen, müssen Sie sich im Klaren darüber sein, dass bei einer Polizeikontrolle das Überziehen der Frist mit einem Bußgeld geahndet werden kann.



[zur Themenübersicht](#)



In Germania la tariffa della revisione di follow-up (MINI-REVISIONE) è descritta come decisamente più bassa della prima, se effettuata entro i termini.

L'alternativa a tale misura, come specificato al paragrafo 6, è la mancata entrata nelle casse dello Stato dei ricavi derivanti da **3.470.483 revisioni fantasma** ed un sistema revisioni sotto alla lente d'ingrandimento dell'UE.

Parallelamente al controllo parziale a tariffa agevolata, **sarebbe opportuno rimuovere l'obbligo in capo agli automobilisti di presentarsi presso lo stesso centro di revisioni nel quale è stato assegnato l'esito ripetere**, in primo luogo per le ragioni specificate al paragrafo 4, secondariamente per fornire ulteriori strumenti alla Motorizzazione Civile per l'attività di supervisione e sorveglianza. Infatti, qualora un numero anomalo di mini-revisioni dovesse essere effettuato in un determinato centro, potrebbe essere indice di condotte irregolari da parte del personale della struttura.

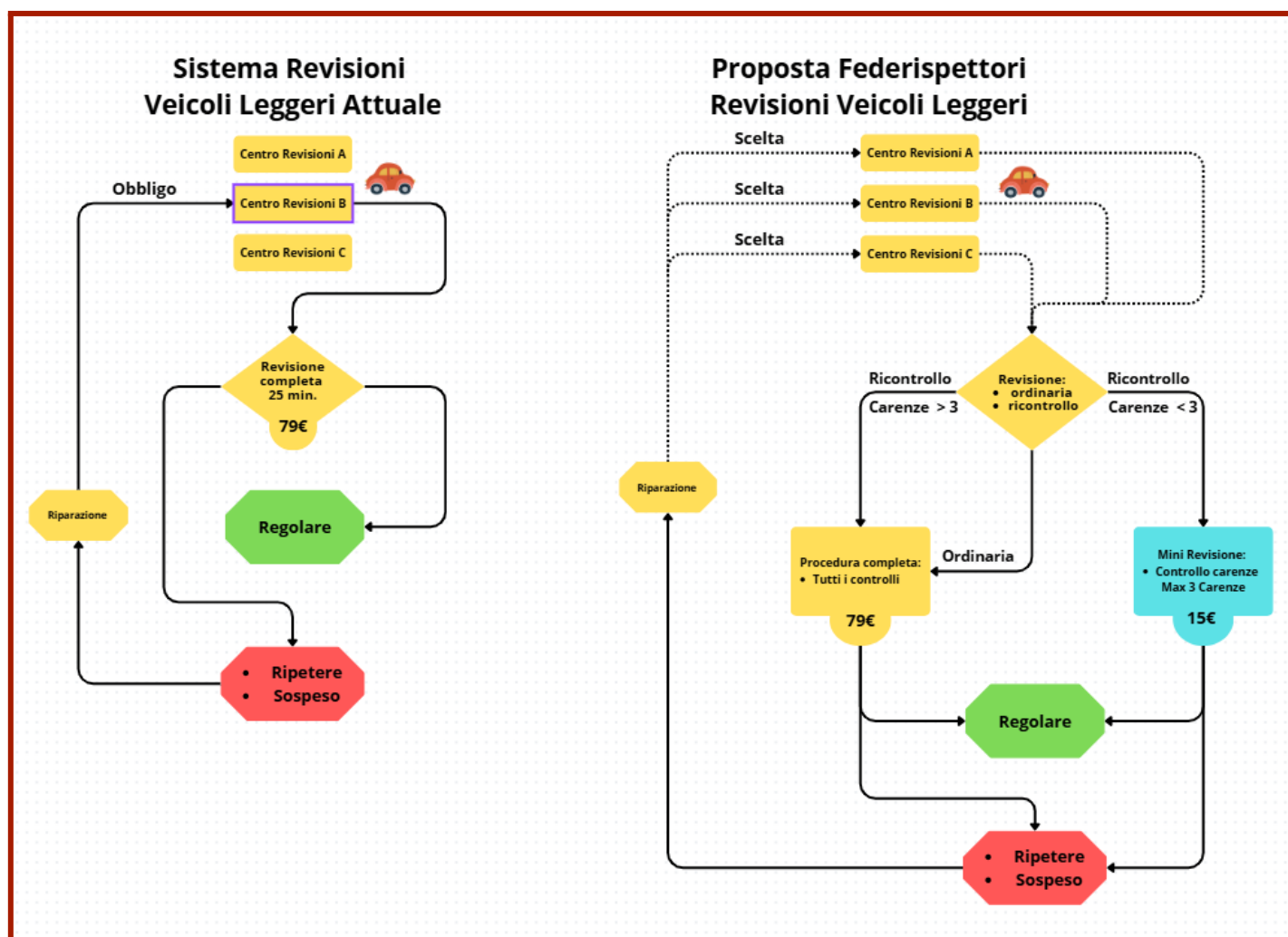
La nuova mini-revisione, considerato il basso costo, diventerebbe così un ulteriore strumento di autoregolazione del sistema, al netto dell'attività ispettiva sopra citata.

Nessuno, infatti, per una cifra così bassa, si assumerebbe la responsabilità di certificare come regolare una carenza non ripristinata e già verbalizzata da un collega, innalzando di conseguenza il livello qualitativo generale del settore.

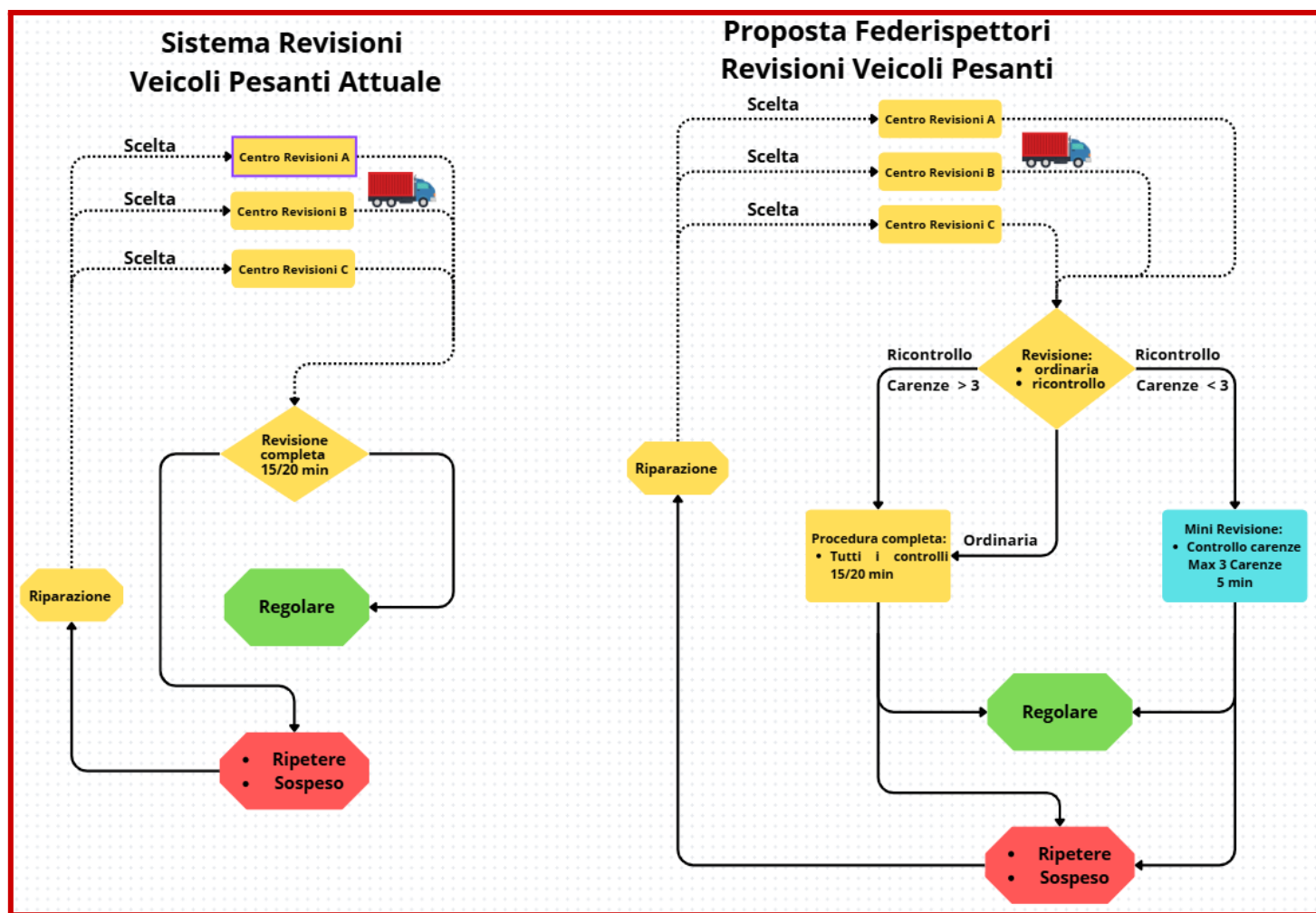
Nel comparto veicoli pesanti sarebbe invece sufficiente introdurre nel nastro operativo una pratica da 5 minuti, (o più a seconda del numero di carenze da verificare), in modo tale da uniformare i modus operandi di tutti gli ispettori ed evitare le fastidiose catene di esiti ripetere.

Di seguito una sintesi delle nostre proposte in forma grafica:

8.MINI-REVISIONE VL - DIAGRAMMA



9.MINI-REVISIONE VP - DIAGRAMMA



Genova 30/09/2025.

Diego Brambilla, Segretario Nazionale Federispettori