



Roma, 8 febbraio 2022
Prot. N. 15/AC

Ing. PASQUALE D'ANZI
DIRETTORE GENERALE MOTORIZZAZIONE
MINISTERO INFRASTRUTTURE E MOBILITA' SOSTENIBILI
Via Caraci, 36
00162 ROMA

Ing. LORENZO LORETO
DIRETTORE IV DIVISIONE DIREZIONE GENERALE MOTORIZZAZIONE
MINISTERO INFRASTRUTTURE E MOBILITA' SOSTENIBILI
Via Caraci, 36
00162 ROMA

Oggetto: Gruppo Lavoro Attrezzature: segnalazione problematiche di interesse del settore revisioni.

Gentile Ing. D'Anzi,

desideriamo portare alla Sua attenzione alcune problematiche emerse nell'ambito degli incontri del Gruppo Lavoro Attrezzature che hanno dirette e rilevanti implicazioni sull'attività dei centri di controllo.

In particolare, manifestiamo la nostra preoccupazione per l'andamento dei lavori del Gruppo in cui si stanno configurando orientamenti e logiche che non sembrano tenere conto della realtà delle imprese del settore e dell'esigenza di privilegiare, come obiettivo primario comune, la **sicurezza dei veicoli e degli utenti**, affinché gli stessi centri siano in grado di ottemperare alla funzione che sono chiamati a svolgere per conto dello Stato.

Nel documento, che trasmettiamo in allegato, sono dettagliatamente illustrate le criticità e le proposte che abbiamo già avuto modo di anticipare in occasione degli incontri del Gruppo di Lavoro e sulle quali auspichiamo che si possano individuare soluzioni sostenibili e compatibili con l'assetto strutturale/operativo delle imprese del settore, sempre nell'ottica di garantire ed accrescere i **livelli di sicurezza stradale**.

A tale proposito ci preme evidenziare l'importanza che i criteri per l'adeguamento delle attrezzature da parte dei centri di controllo siano individuati in modo coerente e corretto, nel rispetto di quanto previsto dalla Direttiva Europea 2014/45/EU, evitando di generare ingiustificati aggravii di oneri e adempimenti sulle imprese, senza apportare miglioramenti ai fini della **sicurezza stradale**.

Nel sottolineare l'impatto diretto delle tematiche trattate nel Gruppo Lavoro Attrezzature sull'operatività dei centri di controllo e sullo standard del servizio revisioni, siamo a ribadire l'esigenza che possa essere riconfermato il ruolo attivo delle Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative nel Gruppo medesimo, in qualità di membri effettivi, così come stabilito dal Decreto prot. n. 113 del 9 marzo 2013 emanato dal Capo Dipartimento Trasporti, Navigazione e Servizi Informativi e Statistici del Ministero Infrastrutture e Trasporti. **Nel frattempo siamo a richiedere che vengano sospese le attività dei Gruppi di lavoro.**



Evidenziamo che, in virtù del Decreto del 2013, che non ci risulta essere stato revocato, Confartigianato, CNA e Casartigiani sono sempre state coinvolte nei lavori di Gruppo, quali Organizzazioni che rappresentano i centri di controllo effettivi acquirenti/utilizzatori delle attrezzature e in grado quindi di apportare un contributo qualificato di competenza ed esperienza ai lavori, a beneficio del continuo miglioramento del sistema revisioni.

Certi di un positivo accoglimento delle nostre richieste, ringraziamo anticipatamente per l'attenzione e inviamo i nostri migliori saluti.



Il Presidente Meccatronica

Francesco Circosta

IL PRESIDENTE

Vincenzo Ciliberti

Il Responsabile Nazionale

Paolo Melfa

All.ti: Documenti

30/01/2022

RELAZIONE TAVOLO TECNICO DEL SOTTOGRUPPO ATTREZZATURE DI REVISIONE DEI VEICOLI

OGGETTO: GdL PROVAFARI
GdL FONOMETRO
GdL METROLOGIA

In relazione alle riunioni svolte in Conference call nel mese di dicembre 2021 - gennaio 2022 e aventi all'ordine del giorno gli oggetti sopra indicati, riteniamo di dover **apportare il nostro contributo**.

PROVAFARI

Riteniamo ammirevole il lavoro svolto da i produttori di attrezzature con lo scopo di migliorare lo strumento attualmente in commercio, è altresì ineccepibile che il risultato ottenuto non è in grado di stare al passo con la reale tecnologia che equipaggia attualmente i veicoli , basti pensare **ai fari led a matrice attiva, nei quali moltissimi punti luminosi**, che vengono gestiti da una centralina deputata all'accensione e allo spegnimento delle singole sorgenti di luce, usano un sistema che varia l'illuminazione per **non infastidire/Abbagliare i conducenti di altri veicoli**, Il tutto a beneficio della **sicurezza stradale. In questi fari, in caso di non corretto funzionamento degli stessi, lo strumento non controlla la reale pericolosità di abbagliare durante il normale funzionamento del veicolo in movimento. Al fine ultimo della sicurezza stradale, meno importa la quantità di luce emessa (Il conducente adegua la guida alle condizioni di visibilità), più importante è non abbagliare gli altri conducenti per non creare pericolo inatteso. in alcuni paesi europei si controllano i punti di buio anziché i punti di luce. Concludendo per il controllo statico dei fari tanto vale tenere la strumentazione attuale.**

Per una nuova strumentazione si rende necessario, a nostro avviso, rivedere il percorso fatto finora al fine di creare uno strumento in grado di leggere, non solo se il faro si accende e se trasmette il fascio luminoso in modo adeguato, bensì che possa garantire il funzionamento del gruppo ottico in ordine di marcia ovvero stabilire se la centralina del veicolo consente il funzionamento così come è stata omologata.

Riteniamo valido quanto descritto nell'allegato 2," modulo misurazione piani di lavoro", a condizione che non sia sottoposto a controllo periodico programmato.

Tutto ciò è stato ampiamente espresso nella relazione consegnata nell'ultima riunione avvenuta nel 2018, della quale si fornisce una copia. **(ALLEGATO A).**

FONOMETRO

In merito alla riunione tenutasi il giorno 20/12/2021 avente come oggetto il Fonometro, abbiamo accolto con stupore che si è parlato di "principi di funzionamento", "procedure di verifica", "rilievi di rumorosità" finanche i "*riferimenti normativi*", per poi mettere un veto su quanto recita in modo ineccepibile la normativa europea 2014/45/UE. **(a discrezione dell'ispettore l'utilizzo di fonometro di CLASSE II, taratura ogni due anni).** Nonché il decreto di recepimento 214 del 2017 allegato 1, punti 7.7 e 8.1.1. **Visto lo scarso impatto con la sicurezza stradale, e considerando che il controllo dell'inquinamento acustico può essere assolto anche con l'ausilio di un**

fonometro di classe 2. Purtroppo, non ci trova d'accordo. La scelta di dover utilizzare un fonometro di classe 1 con la taratura obbligatoria di 12 mesi, per due motivi principali.

1 Eccessivo costo e fragilità (consideriamo l'ambiente di utilizzo) del fonometro di classe 1 (costo n volte quello di classe 2).

2 Difficoltà nel reperire sul mercato aziende (Sono pochissime le aziende abilitate) per la riparazione e la taratura di strumenti di classe 1 con costi esorbitanti e tempi di Fermo impossibili, che costringono a volte ad avere uno strumento di scorta in più.

Anche in questo caso abbiamo ampiamente manifestato il nostro punto di vista tramite una mail della quale se ne allega una copia **(ALLEGATO B)**

METROLOGIA

Riunione del 20/01/2022.

Fermo restando che siamo pienamente concordi sui tre punti essenziali della normativa che riguarda la modalità di effettuazione dei controlli sulle attrezzature utilizzate per la revisione dei veicoli:

1 verifica iniziale

2 verifica periodica; occasionale di competenza della Motorizzazione

3 controlli casuali di competenza della Motorizzazione

Durante la riunione abbiamo posto l'attenzione su due punti:

- 1) la possibilità di procedere con la dematerializzazione dei libretti metrologici
- 2) l'allineamento con la normativa europea 2014/45/UE per quanto riguarda la periodicità delle tarature periodiche, ovvero ogni due anni, ad eccezione dell'analizzatore dei gas di scarico che deve essere fatta in via annuale.

Per quanto riguarda il primo punto ci è stato risposto che probabilmente sarà oggetto di analisi per verificarne la fattibilità.

In merito al secondo punto, siamo stati licenziati in modo lapidario, dicendo che non sarà oggetto di discussione poiché è un argomento già deciso e **regolamentato dal recepimento italiano della normativa europea**, lasciando aperte delle domande che riguardano la direzione presa dall'Italia su questo argomento che è in disaccordo con quella Europea.

CONCLUSIONI

Tutto ciò premesso, è bene sottolineare che siamo lieti di poter partecipare a questi gruppi di lavoro, siamo altresì certi di poter essere una risorsa e che la nostra esperienza sul territorio sia un valore aggiunto al lavoro importante che svolge il MIMS, i costruttori di attrezzature e tutti i partecipanti.

Per questo motivo chiediamo che nella fase di proporre nuove attrezzature ci sia un'attenzione **particolare a quella che è la richiesta del mondo che opera direttamente nella filiera dell'automotive. A tal fine chiediamo di evitare che le nuove strumentazioni siano di scarsa utilità e/o di eccessivo onere per gli utilizzatori, questo al fine di migliorare la sicurezza stradale tenendo conto anche della sostenibilità di quanti operano nel settore.**

Tutto rispettando gli standard minimi della normativa europea 2014/45 UE.

Luigi Di Mario - ANARA CONFARTIGIANATO

Luciano Castellin - CNA

CASARTIGIANI

**RELAZIONE TAVOLO TECNICO DEL SOTTOGRUPPO ATTREZZATURE DI REVISIONE
DENOMINATO "PROVA FARI"**

In relazione alle riunioni che si sono tenute presso la sede del C.S.R.P.A.D. dove si è discusso dell'apparecchiatura per il controllo dei fari, denominato PROVA FARI, nonché del suo campo di applicazione sulla base della Direttiva Europea 2009/40/CE, aggiornata dalla Direttiva Europea 2014/45/UE, ci preme formalizzare la nostra posizione espressa nel corso dei lavori del tavolo tecnico.

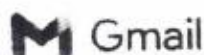
- Considerando che nell'ultimo aggiornamento della bozza del "capitolato tecnico per provafari" sono state rese esplicite le nuove caratteristiche dello strumento nonché del piano di lavoro dove agisce il centro fari e sosta il veicolo in prova.
- Considerando che il nuovo strumento, seppure con standard più elevati, continua ad eseguire misurazioni in modo tradizionale anche di fari a illuminazione "intelligente", senza poter misurare quindi il corretto funzionamento dei comandi di: puntamento, regolazione e funzionamento automatico.
- Considerando che i veicoli dotati di fari "intelligenti" sono già in circolazione, e che la loro gestione automatizzata, se scorretta, risulterebbe potenzialmente molto pericolosa per il possibile abbagliamento.

Pur condividendo, con alcune modifiche, l'integrazione del "piano di stazionamento del veicolo e di lavoro dello strumento", riteniamo che il "nuovo strumento" sia già obsoleto e non costituisca un punto di svolta la dove in realtà dovrebbe fare la differenza, cioè durante la revisione, e non soddisfa gli scopi per i quali dovrebbe essere utilizzato, ovvero, migliorare la sicurezza stradale ed essere in linea con le nuove tecnologie.

Risulta perciò evidente un inutile aggravio di costi per i centri di revisione che, in un prossimo futuro, si vedranno costretti, quando si dovranno controllare i fari di ultima generazione a gestione "intelligente", ad una ulteriore sostituzione dello strumento.

Vista l'imminente chiusura del tavolo tecnico "PROVA FARI", chiediamo che queste considerazioni, più volte espresse dalle scriventi Associazioni, vengano verbalizzate.

Roma, 19 marzo 2018



Agenzia Autoruote <autoruotesnc@gmail.com>

Documentazione sGdL FONOMETRO - Capitolato

Antonella Grasso <grasso@cna.it> 20 dicembre 2021 09:47
 A: Cavese Giampiero <giampiero.cavese@mit.gov.it>, "Alessandro Benvenuti (alessandro.benvenuti@snapnt.it)" <alessandro.benvenuti@snapnt.it>, Brunamonti Massimo - AICA <technicaladvisor@autopromotec.it>, CSR PAD Roma - Direzione <direzione.csrpad@mit.gov.it>, Guariso Matteo - B&K <mguariso@bksv.com>, Limone Vincenzo - SONORA <limone@sonorasrl.com>, Loreto Lorenzo <lorenzo.loreto@mit.gov.it>, Martinelli Roberto - DELTA OHM <r.martinelli@dellaohm.com>, Monaco Ernesto - SONORA <monaco@sonorasrl.com>, Neri Maria Laura <marialaura.neri@mit.gov.it>, Parlati Leonardo <leonardo.parlato@mit.gov.it>, Piccioni Maurizio <maurizio.piccioni@mit.gov.it>, Pilla Giuseppe <giuseppe.pilla@mit.gov.it>, Scorsone Vincenzo - ESPERTO <vsorsone@libero.it>, Tabelli Graziano <graziano.tabelli@mit.gov.it>, Vitale Federico - ANCMA <federico.vitale@ancma.it>, "ANARA (revisionigenova@libero.it)" <revisionigenova@libero.it>, "dimarioluigi@gmail.com" <dimarioluigi@gmail.com>, "Francesco Circosta (francesco.circosta@circosta.it)" <francesco.circosta@circosta.it>, "Luca Donna (lucadonna2008@libero.it)" <lucadonna2008@libero.it>, "Luciano Castellin (autoruotesnc@gmail.com)" <autoruotesnc@gmail.com>, "p.melfa@alice.it" <p.melfa@alice.it>, "Silvio Ribero (silviorib@libero.it)" <silviorib@libero.it>, "spinettipino@gmail.com" <spinettipino@gmail.com>, Campanati Marco <marco.campanati@mit.gov.it>

Egr. Ing. Cavese,

le scriventi associazioni, considerando che la normativa Europea 2014/45/UE, nell'allegato III al punto (9) di Impianti e attrezzature, tra i requisiti minimi del fonometro mette un misuratore di classe II. Sempre nell'allegato III al punto (1) di taratura di attrezzature per le misurazioni, indica che l'intervallo tra due tarature non può superare i 24 mesi. Considerando che, sia la normativa Europea 2014/45/UE, sia il Decreto Ministeriale di recepimento n.214 del 2017 all'allegato I punto 7.7 alla voce segnalatore acustico il metodo di controllo prevede: esame visivo e azionamento, sempre all'allegato I punto 8.1.1 alla voce: sistema di protezione dal rumore, il metodo di controllo prevede: valutazione soggettiva (a meno che l'ispettore ritenga che il livello sonoro è ai limiti del consentito, nel qual caso può essere effettuata una misurazione del rumore emesso da un veicolo in posizione di stazionamento utilizzando un apparecchio fonometrico.

Fatte queste considerazioni (non obbligatorietà di controllo su tutti i veicoli, e scarso utilizzo dello strumento) riteniamo eccessivamente oneroso per le aziende, e ininfluenza per la sicurezza stradale, utilizzare un fonometro di classe I (normativa tecnica del fonometro capo I titolo 1.3 prescrizioni tecniche primo capoverso) e per gli stessi motivi, anche la verifica periodica di 12 mesi (normativa tecnica del fonometro capo II punto 2.1 per la prima verifica periodica e al punto 2.2.1).

Chiediamo pertanto che i centri di controllo possano in un prossimo futuro, aggiornare la propria attrezzatura ed utilizzare fonometri di classe II con tarature periodiche di 24 mesi .

Le Associazioni scriventi:

CNA, Confartigianato Imprese, Casartigiani.