m_inf.A22E495.REGISTRO_DECRETI.U.0000494.25-11-2025

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

VISTA la direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli, recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole e forestali, 19 novembre 2004 (G.U. n. 88 del 16 aprile 2005);

VISTO il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali;

VISTA la direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi;

VISTO il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il "*Nuovo codice della strada*";

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il "*Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada*";

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 maggio 2017, n. 214 (G.U. n. 139 del 17 giugno 2017) avente ad oggetto il recepimento della direttiva 2014/45/UE e, in particolare, l'articolo 2, comma 1, lettera g), che include nell'ambito applicativo del decreto i "*trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5, utilizzati principalmente sulle strade pubbliche, con una velocità massima di progetto superiore a 40 Km/h*" e l'Allegato I avente ad oggetto "*Requisiti minimi concernenti l'oggetto e la metodologia di controllo raccomandata*";

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 186, che adotta il "*Regolamento recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*";

VISTO il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 30 maggio 2024, n. 151, che individua il numero e i compiti degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito degli uffici dirigenziali di livello generale della struttura organizzativa del Ministero medesimo di cui al citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 186/2023;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 giugno 2025, n. 194, che conferisce al Dott. Gaetano Servedio l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di direzione della Direzione generale per la motorizzazione nell'ambito del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

CONSIDERATA l'opportunità che l'attività di revisione dei trattori agricoli a ruote di tipo veloce sia svolta, oltre che in ottemperanza alle previsioni del citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 maggio 2017, n. 214 e del relativo Allegato I, anche in conformità a specifiche regole operative che definiscano i requisiti minimi dei luoghi di svolgimento di tali revisioni e l'individuazione delle attrezzature omologate utili ad effettuarle;

RITENUTO che, allo scopo dare concreta attuazione al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 maggio 2017, n. 214, risulta quindi utile adottare specifiche linee guida di carattere operativo che definiscano le modalità di esecuzione delle revisioni sui trattori agricoli a ruote di tipo veloce;

DECRETA:

Articolo unico

1. Il presente decreto definisce all'interno dell'Allegato "A", parte integrante e sostanziale dello stesso, specifiche linee guida operative per l'esecuzione dei controlli tecnici sui trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5, utilizzati principalmente sulle strade pubbliche, con una velocità massima di progetto superiore a 40 Km/h, e per l'individuazione delle attrezzature utili a tali controlli e le relative modalità di utilizzo.
2. Le previsioni di cui all'Allegato "A" del presente decreto trovano applicazione a partire dal 1° febbraio 2026.
3. Entro il 30 giugno 2026 dovranno essere sottoposti ai suddetti controlli tecnici i trattori agricoli a ruote di tipo veloce immatricolati dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2019.
4. Entro il 31 dicembre 2026 dovranno essere sottoposti ai suddetti controlli tecnici i trattori agricoli a ruote di tipo veloce immatricolati dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2022.
5. Dal 1° gennaio 2027 il calendario dei controlli tecnici sarà definito sulla base di quanto previsto all'articolo 5, comma 1, lett. c), del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 maggio 2017, n. 214.

Il presente decreto è pubblicato sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

IL DIRETTORE GENERALE

(*dott. Gaetano Servedio*)

Firmato digitalmente da

Gaetano Servedio

Data e ora della firma: 25/11/2025 17:57:17

Allegato A

“Linee Guida per la Revisione dei Trattori Agricoli a Ruote di tipo Veloce delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5, omologati con una velocità massima di progetto superiore a 40 Km/h circolanti sulle strade pubbliche.”

Sommario

PREMESSA 3
PARTE PRIMA 3
A) IMPIANTO DI FRENATURA 3
B) IMPIANTO ELETTRICO E PARTI DEL CIRCUITO ELETTRICO 4
C) EMISSIONI NOCIVE 5
PARTE SECONDA 6

PREMESSA

Ad integrazione di quanto già riportato nella tabella di cui al punto 3 dell'Allegato I del D.M. n.214 del 19/05/2017 ("*CONTENUTI E METODI DEL CONTROLLO, VALUTAZIONE DELLE CARENZE DEI VEICOLI*"), vengono emanate le presenti linee guida allo scopo di fornire le opportune istruzioni operative in ordine alle le modalità di effettuazione del controllo tecnico dei trattori a ruote di tipo veloce delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5, omologati con una velocità massima di progetto superiore a 40 Km/h circolanti sulle strade pubbliche, posto che le procedure per l'omologazione dei veicoli appartenenti alle categorie T2b, T3b, T4b, sotto diversi aspetti, sono simili ai veicoli della categoria L7, N1 ed N2.

Si evidenzia che quanto riportato per i veicoli di categoria "T5", richiamati nella Tabella I dell'allegato III al D.M. n.214 del 19/05/2017 debba intendersi anche valido per i veicoli di categoria "T1b, T2b, T3b, T4b", ai sensi e per gli effetti del Regolamento (UE) 167/2013 del Parlamento e del Consiglio Europeo che ha abrogato la Direttiva 2003/37/CE.

Al fine di poter espletare le operazioni tecniche di cui al presente allegato e garantire al tempo stesso le condizioni di sicurezza dei veicoli di cui trattasi, si dettano, altresì, linee guida operative riguardo all'utilizzo delle attrezzature di controllo.

PARTE PRIMA

Sistemi e componenti dei veicoli di cui all'art.2 comma 1 lettera g) del D.M. n.214 del 19/05/2017 da sottoporre a controllo

Fermo restando quanto previsto nella tabella di cui al punto 3 dell'Allegato I del D.M. n.214 del 19/05/2017 del D.M. n.214 del 19/05/2017 ("*CONTENUTI E METODI DEL CONTROLLO, VALUTAZIONE DELLE CARENZE DEI VEICOLI*"), per i veicoli di cui trattasi si riportano specifiche istruzioni operative in merito alla metodologia di controllo riguardanti le seguenti voci:

A) Impianto di Frenatura (punti 1.2, 1.3, 1.4 della tabella dell'Allegato I del D.M. n.214 del 19/05/2017)
B) Impianto Elettrico e parte del circuito elettrico (punto 4.2 della tabella dell'Allegato I del D.M. n.214 del 19/05/2017)
C) Effetti nocivi (punto 8.2 della tabella dell'Allegato I del D.M. n.214 del 19/05/2017)

A) IMPIANTO DI FRENATURA

1.2 PRESTAZIONI ED EFFICIENZA DEL FRENO DI SERVIZIO

1.3 PRESTAZIONI ED EFFICIENZA DEL FRENO DI SOCCORSO

1.4 PRESTAZIONI ED EFFICIENZA DEL FRENO DI STAZIONAMENTO

Metodo (comune ai punti 1.2, 1.3 e 1.4 della tabella dell'Allegato I del D.M. n.214 del 19/05/2017)

Per il controllo delle prestazioni del freno di servizio, di soccorso e di stazionamento, al fine di garantire il rispetto delle condizioni di sicurezza e la compatibilità delle caratteristiche tecniche dei trattori agricoli a ruote di tipo veloce con le attrezzature di prova in possesso dei centri di controllo pubblici e privati, è ammesso l'uso del banco *"prova-freni a rulli"* solo ed esclusivamente qualora le dimensioni della carreggiata, dell'interasse e le caratteristiche tecniche

degli pneumatici dei veicoli di cui trattasi (grado di scolpitura e tassellatura) risultino compatibili con tale attrezzatura; in caso contrario è obbligatorio l'impiego esclusivo di un banco *"prova-freni a piastre"*.

In tale ultimo caso, ai fini di una corretta valutazione dei parametri oggetto di controllo dell'impianto frenante, la velocità d'ingresso del veicolo sul banco *"prova-freni a piastre"* deve essere compresa tra i 4 e i 7 km/h.

L'impiego del metodo alternativo della prova su strada con utilizzo del "*decelerometro*", come indicato nella parte seconda, è ammesso nel caso in cui il "*banco prova freni a piastre*" non sia utilizzabile per motivi tecnici.

Motivi dell'esito negativo del controllo (solo per il punto 1.2.2 – Efficienza del freno di servizio)

- Per i veicoli omologati secondo il Regolamento (UE) 167/2013 e immatricolati a partire dal 1° gennaio 2016 ("T1b, T2b, T3b, T4b") per quanto riguarda l'efficienza di frenatura si prescrive la soglia minima del 50%;
- Analogamente per gli eventuali veicoli di categoria "T5" omologati secondo la direttiva 2003/37/CE, si prescrive la soglia minima del 50 %.

1.3 PRESTAZIONI ED EFFICIENZA DEL FRENO DI SOCCORSO (se basato su sistema separato)

Per quanto attiene all'efficienza del freno di soccorso valgono le considerazioni di cui al punto 1.3 della tabella dell'Allegato I del D.M. n.214 del 19/05/2017.

In particolare, qualora il freno di soccorso risulti inglobato nel freno di servizio, il sistema provvederà a fornire direttamente, a seguito dell'esito della prova del freno di servizio, il valore dell'efficienza frenante, il cui esito sarà positivo se risulterà non inferiore al 25%.

Nel caso di impianto di soccorso indipendente, si dovrà procedere ad una ulteriore prova, il cui esito sarà positivo nel caso di valore dell'efficienza frenante non inferiore al 25%.

1.4 PRESTAZIONI ED EFFICIENZA DEL FRENO DI STAZIONAMENTO

Per quanto attiene all'efficienza del freno di stazionamento si fa riferimento al punto 1.4 della medesima tabella dell'Allegato I del D.M. n.214 del 19/05/2017.

Pertanto, se il freno di servizio e di soccorso hanno il comando in comune (unico comando, circuito sdoppiato), l'efficienza del freno di stazionamento è quella prevista dal DM 214/2017 (16% rispetto alla massa massima o 12% rispetto alla massa massima della combinazione), in caso contrario, qualora il freno di soccorso risulti inglobato nel freno di stazionamento, l'efficienza di entrambi dovrà risultare non inferiore al 25% ai fini dell'esito positivo della prova.

B) IMPIANTO ELETTRICO E PARTI DEL CIRCUITO ELETTRICO

In ordine al controllo dei dispositivi visivi, di illuminazione e del circuito elettrico (punto 4 della tabella dell'Allegato I del D.M. n.214 del 19/05/2017) si dispone quanto segue:

4.1. FARI

4.1.2. ALLINEAMENTO FARI

Come noto, l'attrezzatura di controllo denominata "*provafari*" permette di effettuare il controllo dell'orientamento dei proiettori anabbaglianti fino ad un'altezza massima di 1,4 m e, in casi eccezionali, fino a 1,5 m.

Ove, tuttavia, l'altezza del centro ottico dei proiettori istallati sul veicolo sia superiore all'altezza massima dello strumento "*provafari"*, si deve far ricorso all'impiego alternativo di uno schermo.

In tal caso, qualora il veicolo sia dotato di quattro proiettori anabbaglianti, l'illuminamento verrà valutato visivamente dall'ispettore, il quale verificherà che l'accensione sia consentita per due dei quattro proiettori.
Nella suddetta prova alternativa il veicolo è posizionato davanti a uno schermo di dimensioni opportune e posto alla distanza di 15 m, come rappresentato nello schema grafico seguente (Figura 1).

Figura 1 – Orientamento del fascio di luce per fari con altezza del centro ottico "h" superiore a 1,5 m e inferiore a 4,0 m

La prova si ritiene superata con esito positivo se i fari anabbaglianti si orientano in modo da generare sullo schermo una linea di demarcazione luce-ombra ad un'altezza pari ad "h/2" dove "h" è l'altezza del centro ottico da terra (Figura 1).

C) EMISSIONI NOCIVE

8.2 EMISSIONI ALLO SCARICO

Al fine di applicare quanto descritto nell'Allegato I del D.M. n.214 del 19/05/2017 alle categorie di veicoli oggetto della presente, si forniscono le seguenti indicazioni operative riguardanti i relativi controlli (Punto 8 della Tabella di dell'Allegato I del D.M. n.214 del 19/05/2017).

8.2.1 EMISSIONI DEI MOTORI AD ACCENSIONE COMANDATA

Metodo

La misurazione del CO (%) avviene tramite un "*analizzatore dei gas di scarico*" (indicato al punto 9 del comma I dell'Allegato III del D.M. n.214 del 19/05/2017). La prova all'uscita del tubo di scappamento costituisce il metodo standard per la valutazione delle emissioni dei gas di scarico.

Motivi dell'esito negativo

In mancanza di parametri di riferimento non previsti in fase di omologazione, non potendo definire un limite di accettabilità CO (%) sul volume dei gas di scarico emessi durante la prova, il dato rilevato del CO (%) deve essere semplicemente registrato sul referto di revisione, per soli fini statistici.

Per quei veicoli per i quali il limite massimo del CO (%) sia riportato sulla carta di circolazione ai fini dell'esito positivo della prova, si dovrà far riferimento a tale parametro.

8.2.2 EMISSIONI DEI MOTORI AD ACCENSIONE SPONTANEA

Metodo

La misurazione avviene con un "*opacimetro*" (indicato come misuratore del coefficiente di assorbimento di cui al punto 10 del comma 1 dell'Allegato III del D.M. n.214 del 19/05/2017). La misurazione dell'opacità dei gas di scarico è effettuata in libera accelerazione (motore disinnestato, ovvero il motore è accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata. La prova all'uscita del tubo di scappamento costituisce il metodo standard per la valutazione delle emissioni dei gas di scarico.

In mancanza dei parametri di riferimento, perché non previsti in fase di omologazione, e non potendo definire un limite di accettabilità del valore dell'opacità (K) risultante dalla prova, il dato rilevato del valore "K" deve essere semplicemente registrato sul referto di revisione. Per quei veicoli per i quali valore dell'opacità fosse riportato sulla carta di circolazione, ai fini dell'esito positivo della prova, si dovrà far riferimento a tale parametro.

PARTE SECONDA

Dotazioni di impianti e attrezzature per l'effettuazione del controllo tecnico dei veicoli di cui all'art.2 comma 1 lettera g del D.M. n. 214 del 19/05/2017 denominati "trattori agricoli a ruote di tipo veloce"

Fermo restando quanto indicato nell'Allegato III del D.M. n.214 del 19/05/2017 (possesso di tutte le attrezzature di controllo), ai fini dell'effettuazione del controllo dell'impianto frenante dei veicoli in oggetto si dispone quanto segue:

a) i centri di controllo pubblici (sedi UMC), nelle more del completo approvvigionamento del banco "*prova-freni a piastre*", sono autorizzati all'uso del decelerometro.
b) i centri di controllo privati (in regime di legge n. 870 del 1/12/1986), qualora interessati ad effettuare le revisioni dei veicoli di cui trattasi, dovranno necessariamente disporre di un banco "*prova-freni a piastre*". Qualora la prova non possa essere completata per anomalia tecnica, potrà essere portata a termine utilizzando un decelerometro.

Nel primo periodo di attuazione delle presenti disposizioni e nelle more del completamento dell'iter di omologazione/estensione dei banchi *"prova-freni a piastre"*, al fine di ottemperare alle disposizioni comunitarie relativamente alle operazioni di revisione, potrà essere accettata un'autocertificazione del costruttore dell'apparecchiatura attestante l'avvenuto aggiornamento del software e la presentazione della domanda al C.S.R.P.A.D. del suddetto riconoscimento dell'estensione di omologazione.