

Controlli trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5

Utilizzati principalmente su strade pubbliche con una velocità massima di progetto superiore a 40 Km/h

E' stato pubblicato il decreto del Ministero dei Trasporti del 25 novembre 2025 che definisce 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.

Viene così superato un vuoto applicativo che si era venuto a creare nonostante l'emanazione del D.M. 214/2017, che ha recepito la Direttiva 2014/45/CE entrata in vigore il 20 maggio 2018, che ha introdotto i controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. La direttiva aveva stabilito data e frequenza dei controlli anche per i veicoli di categoria T5 utilizzati soprattutto su strade pubbliche per finalità di trasporto di merci su strada: **quattro anni dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta e successivamente ogni due anni.**

Il decreto innanzitutto stabilisce che le linee guida trovano applicazione a partire dal 1° febbraio 2026 tempi estremamente ristretti per consentire agli enti e alle imprese un rapido adeguamento tecnico e organizzativo.

Nello stesso tempo definisce le scadenze entro cui devono essere revisionati i trattori immatricolati negli anni 2017-2022, in relazione al periodo di immatricolazione, al fine di programmare le operazioni senza congestionare l'attività degli Uffici Motorizzazione.

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.

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.

La parte più rilevante dell'Allegato A riguarda le prove freni, tradizionalmente il segmento più problematico per i trattori veloci. Il decreto chiarisce che il banco prova-freni a piastre rappresenta l'attrezzatura di riferimento, il banco a rulli può essere utilizzato solo se pienamente compatibile con dimensioni, interasse e tassellatura degli pneumatici ed in mancanza di tale compatibilità, la prova su piastre è obbligatoria.

Si tratta di un passaggio essenziale, perché risolve una delle principali criticità che in passato aveva portato talvolta all'impossibilità materiale di completare la revisione.

Molto utile anche la codificazione della prova fari tramite schermo a 15 metri nei casi in cui il provafari non raggiunga l'altezza dei proiettori, situazione tipica dei trattori di nuova generazione.

Per le emissioni, il decreto introduce un approccio realistico: in assenza di un limite di omologazione indicato sulla carta di circolazione, il valore del CO (%) o dell'opacità K deve essere semplicemente registrato sul referto, senza incidere sull'esito della revisione. È una scelta in linea con il quadro UE, che non ha ancora definito criteri armonizzati per questa tipologia di veicoli.

La seconda parte dell'Allegato A si sofferma sulla disponibilità delle attrezzature, al fine di garantire un livello di affidabilità per il settore privato, senza tuttavia paralizzare l'attività pubblica:

- le UMC sono autorizzate – “nelle more” dell'approvvigionamento dei banchi a piastre – all'uso del decelerometro, soluzione che evita blocchi operativi.
- I centri privati, invece, potranno effettuare revisioni solo se dotati di banco a piastre, anche tramite autocertificazione del costruttore in fase di aggiornamento software.