



**RELAZIONE SINTETICA
“LA SICUREZZA STRADALE E LA
REVISIONE DEI VEICOLI IN ITALIA:**

2023

Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati,
innanzitutto Vi ringraziamo per la possibilità che concedete alla nostra associazione, con l'audizione odierna, di esprimere il nostro contributo in un dibattito che faticosamente cerca di focalizzare le soluzioni a tutte quelle criticità, alcune palesi e di evidente consapevolezza altre nascoste, latenti e meno visibili ma presenti, che affliggono il governo della Motorizzazione nel nostro amato Paese.

La nostra analisi e, dunque, il nostro contributo, verterà più che su dettagli tecnici del sistema delle revisioni, che come prima associazione degli ispettori dei centri di controllo rappresenta il nostro mondo da quasi 26 anni, sull'approccio organizzativo generale da parte dell'Autorità di Motorizzazione Italiana alle operazioni tecniche sui veicoli previste dalle direttive e dai regolamenti europei di cui il controllo tecnico periodico dei veicoli è il più conosciuto dagli automobilisti e dal grande pubblico, ma non l'unico pilastro su cui si basa l'architettura di sicurezza stradale europea.

I PILASTRI DEL CONTROLLO TECNICO

La sicurezza stradale, sappiamo, dipende essenzialmente da tre fattori: Infrastrutture viarie, Conducenti dei Veicoli e Veicoli. Sono tutte componenti, queste, che concorrono alla Sicurezza dei Trasporti ed al Contenimento dell'Impatto Ambientale del Traffico.

I veicoli rappresentano, quindi, uno dei fattori, e per garantirne la sicurezza dei veicoli ed il contenimento dell'impatto ambientale, c'è un impianto di norme tecniche nazionali, europee ed internazionali, che vanno ad incidere su diversi aspetti: **Omologazione** (ovvero la verifica dei veicoli e delle componenti dei veicoli prima che esse siano posti in circolazione);

Verifica dell'efficienza su strada (ovvero quanto previsto dall'articolo 79 del Codice della Strada ed operato principalmente dagli organi di Polizia Stradale);

Revisione o Controllo Tecnico Periodico (ovvero la verifica dei veicoli in circolazione che in Italia trova il suo cardine normativo nell'articolo 80 del Codice della Strada):



Sorveglianza del Mercato: ovvero quella attività di verifica della conformità dei veicoli ma soprattutto dei ricambi dei veicoli, rispetto a quanto è stato omologato.

La responsabilità dell'applicazione di tale impianto di norme tecniche è demandata (ad eccezione del Controllo Su Strada operato dalle forze di Polizia Stradale) all'Autorità di Motorizzazione.

Ebbene ognuno di questi elementi rappresenta un piccolo mondo che concorre alla sicurezza dei veicoli delle loro componenti e dei loro ricambi.

Come già detto vi sono criticità palesi di cui c'è consapevolezza perché generano disservizi direttamente segnalati dall'utenza, per esempio inerenti la revisione dei veicoli pesanti.

Vi sono poi altre criticità più in penombra, come la scarsa sorveglianza sui Centri di Controllo per la Revisioni dei Veicoli sotto i 35 quintali che pure ha effetti negativi sulla sicurezza come puntualizzeremo di qui a poco.

Vi sono poi altre criticità quasi invisibili, ma presenti e che riguardano l'approccio organizzativo da parte dell'Autorità di Motorizzazione Italiana alle operazioni di Omologazione dei Veicoli e delle componenti, e la Sorveglianza del Mercato.

A questo riguardo, vi invito a guardare questa slide in cui trovate l'immagine di una Ferrari F12, uno dei prodotti più belli dell'industria motoristica italiana e di quella Motor Valley di cui siamo così orgogliosi e che è simbolo del Made in Italy nel Mondo.

Sotto trovate invece la scheda di omologazione di questo gioiello italiano. Ebbene, potete leggere nel riquadro indicato e sottolineato, il numero di omologazione di questo veicolo. Inizia per E24. Significa che questo veicolo è stato omologato dalla Motorizzazione Irlandese. Qualcuno si chiederà come è possibile. Semplicemente in fatto di omologazioni ogni costruttore può rivolgersi ad una qualsiasi autorità ovvero esiste un mercato libero che consente ai costruttori italiani di rivolgersi, come in questo caso, all'Autorità di Motorizzazione Irlandese per effettuare l'omologazione.

Questo fenomeno, tuttavia, di costruttori di veicoli ma, soprattutto di costruttori di componenti per gli autoveicoli che si rivolgono ad Autorità di Motorizzazione estere, non è isolato. E' invece un fenomeno molto diffuso che



**RELAZIONE SINTETICA
“LA SICUREZZA STRADALE E LA
REVISIONE DEI VEICOLI IN ITALIA:**

2023

finisce per drenare risorse nazionali, che potrebbero entrare nelle casse della Motorizzazione, verso stati esteri.

E ben sapendo che l'Italia è la seconda manifattura d'Europa in questo ambito, possiamo intuire quale perdita di chance di lavoro questo fenomeno rappresenti. Quando prima abbiamo parlato di criticità che non emergono ma che sono presenti, intendevamo parlare esattamente di questo. Fortunatamente i costruttori di componenti e di ricambi italiani possono omologare i loro prodotti senza scontare ritardi perché hanno alternative a cui rivolgersi ed è per questo che, a differenza dei trasportatori con le revisioni dei loro veicoli, non emergono proteste e lamentele.



01 Genre de vhc. / 03 Catégorie / 07 Forme de carrosserie 04 Marque / Désignation de vente / 06 VIN-Code 05 Type technique / Variante/Version / 09 No-CE
 VOITURE DE TOURISME M1 FERRARI F12 F12 AB/E
 Limousine ZFF74..... e24*KS07/46-65/2012*0077

18 BV/i-attribution	m7a / 4,38	/ a	/	/	51 Poids/Garanties			
19 Vmax vhc	méc. 340	- 0	autom. 0	- 0	52 Poids à vide	1791	- 0	
24 Moteur:					53 Poids total admis	2000	- 0	
25 Marque / Type	FERRARI		F140FC		54 Garanties essieux AVIAR	900	- 0	/ 1100 - 0
27 Cylindrée	6262	Carburant	B		56 Poids remorquables	aucun		
28 Puissance / n	541	/	8250		57 freinés	0	/ 0	
30 Disp. antipoll.	C	1/FERRARI CAT-152-R + 1/FERRARI CAT-152-L			58 non freinés	0	/ 0	
31 Silencieux	PR	1/FERRARI MUF-152-R + 1/FERRARI MUF-152-L			59 avec frein à inertie	0	/ 0	
32 Silencieux					60 Rem. à essieu central	0	/ 0	
33 Silencieux					61 Rem. à essieu central/ABS	0	/ 0	
34 Ident. moteur	F140FC				62 Direction à bogie	0	/ 0	
	à d, à l'AV, en haut sur bloc				63 Direction à bogie/ABS	0	/ 0	
41 Largeur	1946	- 0			64 Semi-remorque	0	/ 0	
42 Hauteur	1276	- 1287			65 Semi-remorque/ABS	0	/ 0	
44 Distance essieu 1-2	2718	- 0			66 Poids de l'ensemble	0	/ 0	
45 Distance essieu 2-3	0	- 0			67 Charge attelage/Facteur att.	0	/ 0	/ 0 - 0
46 Distance essieu 3-4	0	- 0						
47 Voie essieu 1	1659	DP	/	DP				
48 Voie essieu 2	1600	DP	/	DP				
49 Voie essieu 3	0	DP	/	DP				
50 Voie essieu 4	0	DP	/	DP				

68 Pneus et jantes

69 AV= 255/35ZR20 (93Y), 255/35R20 M+S 97V; 9 1/2x20 -DP48.4

70 AR= 315/35ZR20 (106Y), 305/35R20 M+S 104V; 11 1/2x20 -DP71.6

71

72 Emissions

Variante	A	gaz d'échapp.	CO2 / Consommation	niv. sonore dB/A	n/min
AB/E	a	AJBW/B6b/G	380/16,3	GABA 108	4125
				0	0
				0	0



IL COMUNE DENOMINATORE DELLE CRITICITA’

Tutte le criticità, per quanto concerne la nostra analisi, hanno cause ed origine comuni, del resto ben conosciute a questa Commissione:

- Carenza di Personale;
- Carenza di Dotazioni (per esempio linee e strumentazione di Prova)

Ed in effetti tutte le risoluzioni agli atti della presente discussione ed in cui si inserisce la nostra odierna audizione, ben focalizzano in il primo punto.

Quanto ci viene dalla nostra esperienza ventennale, anche di confronto internazionale su tutti i temi del Controllo Tecnico di Omologazione, di Revisione e di Sorveglianza del Mercato dei Ricambi, ci suggerisce che vi sia la necessità di un cambiamento di approccio da parte dell’Autorità di Motorizzazione Italiana a tutti i questi servizi i quali già oggi, e ancor di più nel prossimo futuro, richiederanno dotazioni ed investimenti in apparecchiature di prova sempre più ingenti.

Si pensi per esempio ai cosiddetti ADAS acronimo di quei sistemi avanzati di assistenza al conducente che diventano sempre più un supporto strategico per la sicurezza dei veicoli. La loro perfetta efficienza è un alleato prezioso per l’abbattimento del numero delle morti su strada legate soprattutto alle distrazioni dei conducenti. Tuttavia essi richiedono che siano perfettamente efficienti per svolgere la loro funzione. Pertanto, tale verifica deve essere effettuata tanto con dotazioni ed apparecchiature adeguate in tutte le fasi (Omologazione, Revisione, Sorveglianza del Mercato) quanto con personale Competente.

LA CARENZA DI PERSONALE

Ebbene, riteniamo che l’unico modello realisticamente implementabile capace di garantire un aggiornamento tecnico specifico e continuo ed insieme il superamento delle carenze di personale, sia quello di puntare su quei soggetti, gli Ispettori Autorizzati, che nella realtà odierna si configurano già come tecnici specializzati (consentiteci un unico inglesismo) dell’ “Automotive Testing”.



**RELAZIONE SINTETICA
“LA SICUREZZA STRADALE E LA
REVISIONE DEI VEICOLI IN ITALIA:**

2023

A tal proposito, nelle poche sottolineature tecniche di dettaglio in una relazione che vuole evitare tecnicismi, ci sentiamo di segnalare la necessità di adeguare e, oseremmo dire, superare anche il modello di formazione messo in atto per gli ispettori ed in particolare per quelli destinati ad affrontare i veicoli pesanti. Al di là della palese insufficienza di un corso di 50 ore per formare un ispettore che deve valutare un mezzo pesante, riteniamo che occorra un percorso di certificazione delle competenze che si avvicini ai modelli in uso per gli organismi ISO 17020.

Un indirizzo, per il settore delle revisioni pesanti, di puntare senza remore e con decisione sulla figura degli Ispettori Autorizzati, potrebbe liberare risorse anche per la sorveglianza delle officine sotto i 35 quintali dove la mancanza di una sorveglianza puntuale e capillare, presidio indispensabile al buon funzionamento di un sistema privatizzato, finisce per vedere una concorrenza sulle tariffe e, quindi, sulla conseguente scarsa qualità dei controlli esperiti sui veicoli, una vera e propria piaga che contribuisce a diffondere la percezione generalizzata nell'utenza che la revisione non sia un controllo di sicurezza dei veicoli e che in fondo non serva ma che sia l'ennesima tassa occulta a carico degli automobilisti.

A tal proposito (quello della sorveglianza) come associazione abbiamo elaborato delle proposte tecniche dettagliate che basandosi sulla sorveglianza informatica e sulla immediatezza di sorveglianza fisica, determinerebbe un indispensabile miglioramento del livello qualitativo delle operazioni di revisione e di cui trovate dettaglio nella relazione completa che accompagna questo intervento.

LA CARENZA DI DOTAZIONI

Abbiamo poi parlato di “carenza di dotazioni”. A tal proposito meritano una menzione proprio i centri cosiddetti 870, ovvero i centri esterni dove opera il personale della motorizzazione e per controllare i mezzi pesanti, i quali, con diffusione più capillare sul territorio, hanno permesso, con grande vantaggio anche del comparto dell'autotrasporto, di portare le revisioni dei mezzi commerciali in siti più prossimi all'utenza.

Quello che ci auguriamo è che il DM 446/21, permeato di una visione e di valori sicuramente da perseguire, e da questo punto di vista esprimiamo il nostro epìu convinto plauso al Direttore Generale D'Anzi che di tale Vision è stato il portatore,



venga completato con decreti attuativi che riguardano la tariffa di revisione e la struttura organizzativa con i richiesti requisiti anche in termini di accreditamento ISO 17020, ma che accanto a questi si trovino anche forme di “semplificazione”, per esempio sulle dimensioni dei locali ad uso esclusivo revisioni, in maniera che si possa continuare a garantire una diffusione delle linee di controllo anche a favore dell’utenza in particolare in territori dove poi tale utenza potrebbe essere costretta a spostamenti lunghi e costosi.

CONCLUSIONI

Del resto, questo tessuto di imprenditori, è quello che ha finanziato la nascita di una rete che la pubblica amministrazione non sarebbe mai riuscita a creare. La rete dei centri 870 rappresenta dunque una esperienza di successo. Da migliorare, indubbiamente, alzando l’asticella della qualità, ma anche da preservare eliminando pesanti requisiti sulle dimensioni fisiche delle officine.

Pertanto, in conclusione, il nostro contributo al dibattito è quello di invitare questa commissione a sostenere un indirizzo organizzativo dell’Autorità di Motorizzazione in cui essa si caratterizzi come Organismo di Sorveglianza demandando ai soggetti privati l’erogazione dei servizi non solo in ambito delle revisioni con il coinvolgimento degli Ispettori Autorizzati, ma anche su quello delle omologazioni designando, oltre i CPA, anche altri Servizi Tecnici privati (tra i quali abbiamo delle vere e proprie eccellenze italiane con laboratori di prova unici al mondo).



**LA SICUREZZA STRADALE E LA
REVISIONE DEI VEICOLI IN ITALIA:
CRITICITA' E PROPOSTE DI
SOLUZIONE**

2023

**Spett. Camera dei Deputati
IX Commissione (Trasporti,
poste e telecomunicazioni)**

LA SICUREZZA STRADALE E LA REVISIONE DEI VEICOLI IN ITALIA: ANALISI DELLE CRITICITA' E PROPOSTE DI SOLUZIONE

Capitolo 1 IL CONTESTO STORICO

- Introduzione
- 1997 Un parto in emergenza
- Un sistema nato male, e la “pezza” MCTC Net
- Amministrazioni Pubbliche in caduta libera: carenza di personale
 - MCTC Net 2 tra propositi e realtà
 - L'Assurda Gestione dei libretti metrologici
- Male endemico italico della proroga: il ritardo da Guinness dei primati per avere il primo Ispettore

Capitolo 2 IL CONTESTO ATTUALE

- Il fenomeno infortunistico oggi
- Una buona iniezione di competenza e motivazioni
 - La vision di una direzione illuminata
 - Guardare i modelli organizzativi che funzionano
- Fuori controllo dalle officine ai controlli su strada
 - La situazione Italiana

Capitolo 3 RISCHI ALL'ORIZZONTE

- Tra elusione e riciclaggio
- Sicurezza stradale in saldo

Capitolo 4 UN MONDO DI OPPORTUNITA'

- Digitalizziamo i libretti metrologici
- La supervisione efficace: il vero ruolo della Motorizzazione
 - OK il prezzo è giusto: quando la risposta c'è già
- Il paese della Motor Valley e del secondo indotto automotive in Europa



Allegato 1 Protocollo operativo MCTC Net2 e i suoi limiti, come migliorare l'efficacia della sorveglianza sui centri revisione

- Elusione del riconoscimento targa del veicolo
 - Elusione di altri controlli
- Migliorare MCTC Net2 per contrastare le revisioni facili la nostra proposta
- Come rendere più efficaci e mirati i controlli sulle officine autorizzate sfruttando il protocollo MCTC Net2 e ridurre drasticamente le officine compiacenti controlli a campione in tempo reale
 - Altri sistemi di deterrenza alle revisioni facili
 - Il ripetere alla Francese o Controvisita

Allegato 2 Sintesi della direttiva 2014/45/UE

Allegato 3 AS1874 Tariffa per la revisione dei veicoli a motore

Allegato 4 Dimostrazione di elusione targa



CAPITOLO 1

IL CONTESTO STORICO

➤ Introduzione

Una premessa necessaria a tutte le analisi e considerazioni che sono contenute in questo documento non può non partire dalla individuazione dei soggetti coinvolti, dalla illustrazione del ruolo da essi svolto e da una ricostruzione cronologica dello sviluppo del settore dei controlli di revisione.

Partiamo col dire che il “Controllo Tecnico Periodico dei Veicoli” (cd. “revisione”) è un presidio di sicurezza dei veicoli che circolano sulle strade e che vede ormai da diversidecenni come punto di riferimento la UE ed il suo obiettivo di ridurre i morti sulle strade. In tal senso va la produzione normativa sul tema che ha visto come ultimo riferimento la Direttiva 45/2014.

L’implementazione operativa di tali controlli è lasciata, ovviamente, agli stati membri alle relative “Autorità Pubbliche”. In Italia l’Amministrazione di riferimento è la “Direzione Generale della Motorizzazione” che è, dunque, in questa analisi l’Attore Principale.

Il parco veicoli interessato da questa operazione si suddivide sostanzialmente in due grosse categorie: i veicoli sotto i 35 quintali (autovetture, autocarri leggere, motocicli, ciclomotori, cd. “Leggeri”); i veicoli sopra i 35 quintali (autobus, autocarri pesanti e loro rimorchi e semirimorchi, cd. Pesanti”).

Per i Veicoli della prima categoria (cd. Leggeri), stante la loro numerosità (ben oltre 30 milioni) ed il numero di operazioni da effettuare annualmente (dai 15 ai 17 milioni di operazioni annue), sin dal 1997 la DG MCTC (ovvero la “Motorizzazione”) ha individuato officine private che, a fronte del possesso di requisiti (locali, apparecchiature, personale idoneo) svolgono questa operazione come “Centri Revisione Autorizzati”. In Italia parliamo di ben oltre 9000 piccole aziende che, per legge (è uno dei requisiti richiesti), devono essere anche aziende di autoriparazione, ovvero officine.

Per i Veicoli della seconda categoria (cd. Pesanti), molto meno numerosi e con un numero di operazioni annue al di sotto di un milione, la Motorizzazione ha scelto di condurle con proprio personale (operante o su linee pubbliche installate presso le motorizzazioni o su linee private installate presso officine ma dove comunque sono gli ispettori della Motorizzazione a realizzare il controllo) tranne “aprire” ai privati con un decreto del Novembre 2021 che, nel momento in cui scriviamo, attende ancora alcuni decreti attuativi sui requisiti che dovrebbero avere i soggetti privati che vogliono essere autorizzati.

Questi due mondi sono, quindi, profondamente diversi innanzitutto per tipologia di veicoli ma anche poi di operatori che svolgono la revisione oltre che per tipologia di utenza che vede da un lato una maggioranza di privati cittadini (veicoli leggeri) e dall’altro esclusivamente operatori professionali del trasporto merci o persone (veicoli pesanti).



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

In tutto questo panorama oggi ci sono anche altri “attori” tra i quali hanno un ruolo relevantissimo e centrale (datogli dalla suddetta Direttiva UE 45/2014) i cosiddetti “Ispettori dei Centri di Controllo”, ovvero quella figura tecnica che effettua il controllo di revisione e, con potere certificativo tipico del pubblico ufficiale, certifica l’idoneità alla circolazione (o meno) del veicolo che ha sottoposto a controllo. Parliamo di una platea stimata di ben oltre diecimila soggetti, tenuto conto che ogni “Centro Revisione Autorizzato” è obbligato ad averne almeno uno e che un ispettore non può operare contemporaneamente su più centri.

La nostra Associazione degli Ispettori dei Centri di Controllo (AICC) rappresenta proprio questa figura, quella di chi effettua il controllo tecnico e si assume la responsabilità civile e penale di decretare l’idoneità alla circolazione di un veicolo ovvero di individuare pericoli o carenze gravi che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo.

➤ **1997: Un parto in Emergenza**

Il 1997 segna l’anno di avvio della revisione dei veicoli effettuata da privati “in concessione”. Fu un avvio dettato da un’emergenza. Molti anni prima, infatti, la CEE, che ancora non era UE, aveva stabilito che la cadenza minima del controllo tecnico periodico sui veicoli fosse almeno 4-2-2 ovvero che la prima revisione fosse effettuata non più di 4 anni dopo la prima immatricolazione e le successive non oltre i due anni. La Germania adottava, ad esempio, una cadenza 3-2-2, l’UK 3-1-1 e l’Italia si manteneva sulla massima tolleranza: 4-2-2.

Tuttavia si imponeva al nostro paese un cambio di passo notevole perché si passava dalla “storica” cadenza della revisione che vedeva i veicoli controllati la prima volta dopo 10 anni e successivamente ogni 5.

Questo determinava che, su un parco circolante di oltre 30 milioni di veicoli, si passava da pochi milioni di operazioni tecniche a circa 15 milioni.

La Motorizzazione, nonostante alla fine degli anni 90 presentasse un organico doppio a quello attuale, non disponeva tuttavia di strutture e risorse in grado di rispondere ad una tale mole di richieste ed il passaggio, per quanto fossero già note le scadenze imposte dall’Europa, fu implementato nell’arco di pochi mesi nel corso del 1997.

Un vecchio adagio napoletano recita “La Gatta per la fretta fece i figli ciechi”: ebbene, gli anni a seguire confermarono che questo “parto” era pieno di approssimazioni e, soprattutto, di pecche dovute proprio alla fretta di rispondere alle “sollecitazioni” europee.

➤ **Un sistema nato male, cresciuto peggio e la “pezza” MCTC NET**

Già nei primi anni si manifestarono, dunque, le pecche di un sistema concepito sull’aspirata di un’emergenza e senza porre il filtro della necessaria selettività per l’accesso alla professione. Il motto era: “Bisogna fare i numeri”. Non importa come. Non importa con chi. Bisognava fare i numeri per soddisfare il nuovo regime 4-2-2.

Gli articoli dell’epoca da parte di alcuni giornali specializzati, ben testimoniano il panorama di approssimazione ed abusi che si manifestò e che ha dato un “imprinting” al sistema: revisioni senza veicoli e solo con la carta di circolazione; prove e referti relativi svolte con veicoli diversi da quelli

sottoposti a revisione; approssimazioni a diversi livelli. Insomma il sistema non funzionava sotto l'aspetto dell'efficacia del controllo.

A tutto ciò la Motorizzazione pensò di porre argine con un sistema denominato MCTCNET che obbligava all'informatizzazione del dato di prova e uniformava il processo di revisione.

Un primo tassello per implementare una sorveglianza informatica invero all'avanguardia in Europa.

Tuttavia il sistema, imposto nel corso del 2004 a tutte le officine, non aveva modo di controllare la presenza dell'effettivo veicolo in linea né i dati di prova venivano inviati al CED per un auspicabile controllo informatico, per cui tutto si rivelò un esercizio puramente teorico e di facciata di sorveglianza ed un messaggio sostanziale di impotenza da parte degli organi di controllo.

➤ **Amministrazioni pubbliche in caduta libera: la carenza di personale**

Il blocco delle assunzioni nel pubblico impiego degli anni '90 ha dispiegato i suoi effetti più pesanti nel ventennio 2000-2020 nel quale l'organico della motorizzazione era più che dimezzato. Del resto l'effetto è noto per tutta la PA statale e la Motorizzazione non poteva esserne un'eccezione. L'effetto tangibile è stata una crescente difficoltà nell'erogazione dei servizi in capo alla MCTC unitamente ad un rallentamento sempre più vistoso della sorveglianza e, nel caso di specie, di quella sulle officine autorizzate lasciate sempre più all'anarchia. I controlli sui centri revisione, che già scontavano una certa inefficacia del passato e l'onta di un sistema MCTC NET il quale, venduto come panacea di tutti i mali, si era rivelato un sostanziale flop non tanto per il progetto quanto invece per il fatto che per essere efficace necessitasse di essere sviluppato e seguito da una inesistente struttura di effettiva sorveglianza sulle officine.

➤ **Mctc Net 2: Tra Propositi e Realtà**

Finalmente, dopo anni di test e dibattiti sul miglioramento del Sistema MCTC NET, per ovviare ai limiti, ovviamente noti alle autorità competenti, viene introdotto ed implementato nel 2015 il sistema **MCTC Net2**.

Questo Sistema introduceva, come aspetto di maggiore risalto, la presenza di una fotocamera in linea con l'obiettivo di troncare gli abusi legati alle revisioni "col libretto", ovvero fatte senza la presenza effettiva del veicolo che teoricamente era sotto controllo di revisione.

Il Sistema, tuttavia, prevedeva (e prevede) anche e soprattutto una maggiore "vigilanza informatica" di supporto a quella tradizionale stante la trasmissione dei dati al CED (Centro Elaborazione Dati) della MCTC, compresa l'immagine del veicolo, che in tal modo sarebbero stati a disposizione del personale di sorveglianza.

Tuttavia, come possiamo vedere nel documento allegato che descrive puntualmente tutte i possibili aggiramenti del Sistema nonché gli indizi per individuarli, anche questo Sistema ha avuto, a voler essere gentili, una "efficacia limitata" soprattutto per la manca di una seria struttura di Vigilanza e Sorveglianza.

Ancora una volta si era sventolata una "soluzione definitiva" che di base aveva degli obiettivi giusti e individuava aspetti critici, ma che veniva vanificata nel suo impatto con la realtà senza verificarne i risultati ed i limiti manifestando, viceversa, un sostanziale disinteresse e senza una reale determinazione a perseguire gli obiettivi che ci si era posti in principio.

➤ **La Gestione dei Libretti Metrologici**

Oltre all'aspetto di finalità istituzionale della revisione che, come abbiamo visto, non è stato centrato, ce ne sono altri, invero raccapriccianti, che riguardano la gestione operativa del sistema messo in piedi.

Nonostante due protocolli MCTC NET, ancora oggi come venti anni fa, la gestione dei libretti metrologici delle apparecchiature è affidata a procedure vecchie che prevedono libretti cartacei in doppia copia e, soprattutto, un sistema che vede centinaia di faldoni da conservare a cura dell'amministrazione per controllare che i centri revisione abbiano: 1) Apparecchiature omologate e conformi alla normativa; 2) Apparecchiature metrologicamente verificate ovvero "tarate" periodicamente; 3) Apparecchiature sotto controllo dal punto di vista della manutenzione con gestione delle eventuali sostituzioni temporanee.

Facendo una rapida stima, e premesso che un centro revisione semplice con una sola linea, ha almeno 8 (otto) libretti metrologici e che essi sono in doppia copia, viene fuori che vi sono almeno 140.000 (Centoquarantamila) di questi documenti cartacei in giro tra motorizzazioni e centri revisione. Un numero impressionante che assorbe quotidianamente in attività di protocollo, controllo, archiviazione, timbratura fisica, centinaia di funzionari della MCTC in tutta Italia oltre che i corrispondenti addetti dei centri revisione.

Questa "gestione", inoltre, costringe i centri revisione, almeno una volta all'anno, a recarsi fisicamente almeno due volte negli uffici provinciali con perdite di tempo e soldi.

Il tutto per un adempimento che (come mostriamo in allegato) potrebbe essere informatizzato in maniera estremamente rapida e semplice come abbiamo già segnalato almeno dal 2018.

Continuare su una tale strada di gestione cartacea rappresenta una vera e propria autoflagellazione non solo delle imprese ma anche della PA che "perde" decine di operatori e dipendenti per adempimenti inutili invece di impiegarli sul versante della Sorveglianza sulle Officine che rappresenta la vera mission della MCTC.

Insomma, una vera e propria performance da Tafazzi quella che vede creare noi stessi le condizioni per la nostra autoflagellazione.

➤ **Il male endemico italico della proroga: il ritardo per avere il primo "Ispettore".**

Una proroga non si nega a nessuno. E così, il nostro paese, è all'avanguardia su questo versante: temporeggiare, procrastinare, prorogare.

C'è una storia che va raccontata, con tutto il corredo dei danni che ancora continuano a procurare, è che è quella della Formazione per gli Ispettori dei Centri di Controllo. Tutto nasce con la Direttiva 45/14 che stabilisce, tra le altre cose, una base comune europea su formazione e competenze che devono essere garantite per gli Ispettori, ovvero per quei soggetti che decidono se un veicolo è idoneo o meno per la circolazione sulle strade.

Come spesso accade, le normative europee, specie se Direttive, stabiliscono delle modalità di massima ma non dettano precisamente come alcuni requisiti devono essere assicurati: questo a come lo stato membro le recepisce.

Inoltre, la UE detta dei tempi di recepimento ed attuazione: nello specifico il recepimento della Direttiva 45/2014 era fissato entro il 20 maggio 2017 (l'Italia adempiva con DM 214 del 17.05.17) e l'attuazione entro il Maggio 2018.



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

Questo sarebbe dovuto significare che a Maggio 2018 avrebbero dovuto esserci disponibili corsi di formazione per gli Ispettori così come previsti dalla normativa UE. In effetti, dalla seconda metà del 2018, in molti stati membri cominciarono ad esserci questi neoispettori ai sensi della Direttiva 45/2014: e in Italia?

In Italia si è dovuto attendere l'Aprile del 2019 solo per stabilire, programma e modalità di erogazione dei corsi attraverso un Accordo Stato-Regioni.

Nel 2020/21 si sono cominciati ad avere i primi corsi di formazione.

Perché la MCTC definisse le modalità di esame (commissioni, quiz etc.) si è dovuto attendere Febbraio 2022 e a Giugno 2022 ci sono finalmente stati i primi esami con i primi ispettori secondo la Direttiva 45/14: un ritardo di quasi 4 anni rispetto ad altri paesi europei.

Di sicuro non si può incolpare la sola Motorizzazione per tutto tale ritardo (in Italia bisognava passare attraverso le Regioni essendo la formazione professionale gestita da questi enti) ma avere i corsi nel 2020 e le prime sedute di esame a Giugno 2022 non può essere considerata una cosa normale.

Anche perché, in maniera tempestiva, la MCTC bloccava (giustamente) nuovi ispettori secondo le vecchie regole a partire dal Maggio 2018 e nel transitorio tra Maggio 2018 e Giugno 2022 si verificavano problemi di varia natura: Ispettori che lasciavano, per svariati motivi, i propri centri di revisione i quali, in mancanza di alternative, dovevano sospendere le proprie attività:

nuovi centri pronti all'operatività che per mancanza della figura dell'Ispettore, diventato pressoché introvabile, non potevano aprire nonostante gli investimenti effettuati.

Al netto del rischio dell'azione imprenditoriale e della necessaria selettività per questo settore, del resto anche da noi invocata all'inizio di questa analisi, quanto può essere accettabile un'amministrazione che non fornisce un sistema di orientamento certo, sia per tempi sia per modalità operative, all'imprenditore che si avvicina ad uno specifico settore merceologico?

E' ovvio che non è accettabile, tanto più in un sistema come il nostro in cui la torta complessiva non si allarga.

CAPITOLO 2

IL CONTESTO ATTUALE

➤ **Il fenomeno infortunistico oggi**



L'Unione Europea sta perseguendo con decisione gli obiettivi della Sicurezza Stradale anche attraverso il controllo tecnico periodico, per ridurre il numero di incidenti stradali. Ogni anno migliaia di persone perdono la vita o riportano ferite gravie seguito di incidenti avvenuti sulle strade dell'UE. Tra il 2010 e il 2020, il numero delle morti sulle strade in Europa è calato del 36%. Rispetto al 2019, quando si registrarono 22.800 decessi, nel 2020 le persone che hanno perso la vita sulle strade europee sono state 4000 in meno. I dati preliminari indicano che 18 paesi dell'UE hanno registrato il minor numero di vittime mai registrato. Nel 2019 i paesi europei con i migliori punteggi per la sicurezza stradale sono stati Svezia e Irlanda, mentre quelli con i peggiori punteggi sono stati Romania, Bulgaria e Polonia.

La Svezia detiene ancora il primato delle strade più sicure (con 18 morti per milione di abitanti) mentre la Romania nel 2020 ha registrato il più alto numero di vittime (con 85 morti per milione di abitanti). Nell'UE la media è di 42 vittime per ogni milione di abitanti, rispetto alle media mondiale che supera le 180 vittime.

Nel 2019 l'Italia ha registrato una media di 55 vittime della strada per milione di abitanti, un dato leggermente superiore alla media dell'UE (51 vittime per milione di abitanti).

Il numero delle vittime è sceso dell'1% rispetto al 2018, mentre la diminuzione nel corso degli ultimi dieci anni è stata del 20%.

Nel 2018 il 12% delle persone morte nell'UE in incidenti stradali avevano tra i 18 e i 24 anni, mentre solo l'8% della popolazione europea rientra in questa fascia d'età.

Le morti in questa fascia d'età sono scese del 43% dal 2010, ma i dati mostrano che i giovani continuano ad avere una probabilità sproporzionatamente maggiore di essere coinvolti in un incidente stradale mortale. Il numero di vittime anziane (al di sopra dei 65 anni) è salito dal 22% nel 2010 al 28% nel 2018, mentre il 2% delle vittime è rappresentato da bambini e ragazzi al di sotto dei 15 anni.

La maggior parte delle vittime della strada nell'UE sono uomini (76%). Si tratta di una statistica relativamente stabile dal 2010 e simile in tutti i paesi dell'UE.

➤ **Una buona iniezione di competenza e motivazioni**

Una buona iniezione di competenze e motivazioni è venuta dall'inserimento inorganico di circa 150 nuovi ingegneri che hanno portato in seno all'amministrazione insieme all'abbassamento dell'età media, anche un necessario innalzamento della cultura del digitale e motivazioni fresche per affrontare le sfide cui va incontro la Motorizzazione.

➤ **La Vision di una direzione illuminata**

L'attuale Direttore Generale, Ing. Pasquale D'Anzi ha mostrato senza alcun dubbio una volontà innovativa totalmente sconosciuta ai suoi predecessori.

Le azioni intraprese e programmate dalla Motorizzazione per il miglioramento della qualità dei servizi e dell'efficienza della Motorizzazione, dimostrano una Vision finalmente al passo con i tempi

Un cambio di "approccio", prima ancora che di "passo", e che a nostro avviso va sottolineato per la cruciale importanza strategica che ha la Motorizzazione in larga parte dell'Economia del Paese.

Tuttavia permangono molte perplessità, a parere dell'Associazione scrivente, che a nostro avviso rischiano se non di vanificare quanto meno di ridurre gli effetti positivi di un tale nuovo approccio.

Perplessità che sorgono dalla nostra esperienza ultraventennale nel settore e da storie di buona volontà e progetti sulla carta virtuosi (come i MCTC NET 1 e 2) che poi si sono rivelati per molti aspetti solo dei proclami.

La nostra diffidenza è quella verso un modello organizzativo che ha dimostrato in 25anni una sostanziale incapacità di implementare efficacemente quella che è la funzione fondamentale e più importante quando si esternalizza un servizio: la Sorveglianza sugli operatori che erogano quel servizio esternalizzato.

Senza una sorveglianza efficace, studiata, continua, pragmatica e che persegua con determinazione l'obiettivo di servizi in linea con la loro finalità, non c'è alcuna speranza di migliorare significativamente la realtà delle cose.

Riteniamo che la Motorizzazione, pur con i nuovi importanti giovani innesti, non disponga delle risorse umane sufficienti per poter contemporaneamente continuare ad erogare servizi di e nel contempo erogare servizi.

Nello specifico dei centri di revisione, l'istituzione dell'Organismo di Ispezione che coinvolge le DGT sta operando per l'effettuazione degli esami sugli ispettori ma la regia del monitoraggio sui centri non esiste ed è completamente delegata agli uffici provinciali in maniera slegata.

➤ **Guardare a modelli organizzativi che funzionano**

Tutto ciò ci suggerisce di ispirarsi a modelli diversi da quello battuto sin qui dalla Motorizzazione. In molti paesi europei appare ormai consolidato un processo che vede le Autorità di Motorizzazione in un ruolo di controllore dei servizi erogati e soggetti privati opportunamente accreditati che erogano i servizi ai cittadini con la necessaria flessibilità tipica del sistema privato.

È chiaro che un tale modello va perseguito con un "controllore" attento e capace di indirizzare i soggetti privati verso un'alta qualità dei servizi erogati ma questo è tanto più possibile se l'Autorità si dedica a questo ruolo e non ad altri.

Questo vale tanto per i servizi rivolti ai conducenti quanto per quelli rivolti ai veicoli dal controllo tecnico periodico fino alle omologazioni di veicoli e dispositivi passandoper le visite e prove di aggiornamento.

Tra l'altro proprio in ordine ai servizi di omologazione, come illustreremo nel seguito, emerge con tutta evidenza il ritardo che il modello italiano sconta rispetto ad altri paesi europei.

Siamo quindi a favore di una liberalizzazione dei servizi erogati dalla Motorizzazione proprio per permettere alla Motorizzazione di dedicarsi ad un ruolo di Organismo di Sorveglianza con poteri

coercitivi e di indirizzo, tanto più necessario quanto più la realtà, nello specifico delle revisioni, racconta di un servizio globalmente di bassa qualità che è percepito dagli utenti come una tassa.

➤ **Fuori Controllo: dalle officine ai controlli su Strada**

I controlli delle forze di Polizia su strada non sono sufficienti non per volontà loro ma causa di mancanza di personale e mezzi e dotazioni per poter operare.

Quei controlli che vengono fatti mirano a sanzionare la mancata revisione e la presenza o meno dell'assicurazione, mentre vengono tralasciate contestazioni di irregolarità come ad esempio luci fulminate, danni ai vetri, gomme lisce, danni ai farie indicatori di direzione, carrozzerie danneggiate o bucate, ecc. Queste contestazioni ormai non vengono quasi più verbalizzate perché in molti casi il sanzionato ricorre al giudice di pace il quale rende inefficace la sanzione vanificando il lavoro delle forze di Polizia.

Tutto ciò, unito alla poca sensibilità generale di automobilisti che curano poco la manutenzione del proprio veicolo ed a controlli di revisione lassisti, è la causa di un parco circolante non precisamente efficiente e sicuro come di seguito accenneremo.

Per citare degli esempi, il sistema di revisioni francese è supportato da controlli su strada molto severi e i conducenti dei veicoli vengono sanzionati per qualsiasi irregolarità che si evidenzia nelle fasi di controllo su strada.

Già solo questo tipo di controllo porta il conducente del veicolo ad una maggiore attenzione alla manutenzione ordinaria e straordinaria (come del resto prescritta dall'Articolo 79 del Codice della Strada anche non a caso viene prima dell'Articolo 80 che riguarda la revisione periodica).

- **La situazione italiana** è quindi diversa e più critica rispetto a quella francese ed europea in generale con minori controlli dei veicoli su strada e parimenti scarsi controlli della MCTC sulle Officine di revisione.

Questo sistema favorito dagli scarsi controlli effettuati dai funzionari MCTC ha favorito il proliferare di officine autorizzate compiacenti che effettuano la revisione in difformità alle norme previste dall'articolo 80 cds.

*(Questo argomento è già stato trattato dall'Associazione AICC su richiesta diretta del Direttore Generale della Divisione 4 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti durante una riunione in videoconferenza svoltasi a Giugno 2020 erano presenti per conto dell'Amministrazione Ing. Calchetti, Ing. Pizzi, Ing. Minoretti, Ing. Napolitano che sentiti gli argomenti proposti dall'associazione ci hanno espressamente chiesto di fornirgli una relazione dettagliata. L'associazione raccogliendo la richiesta dell'Amministrazione forniva a Luglio 2020 il "DOSSIER 2020 SISTEMA REVISIONI" in cui venivano trattati nello specifico le criticità del sistema Net 2, non ottenendo nessuna risposta in merito).

CAPITOLO 3

RISCHI ALL'ORIZZONTE

➤ **Tra elusione, evasione e riciclaggio**

Ma quali sono i problemi di cattiva qualità del settore delle revisioni?

Abbiamo innanzi effettuato un excursus storico in cui abbiamo visto che il sistema è partito zoppo ed orbo. La mancanza di un "regista" adeguato ha poi aggravato la situazione determinando una proliferazione incontrollata di centri revisione veicoli in cui l'operazione di controllo tecnico diventava accessoria e non propedeutica ad altre in primo luogo all'autoriparazione.

Dal basso numero medio di revisioni per singola officina si è poi sviluppata una competizione che, stante la situazione, ha visto offerte al ribasso rispetto alla tariffa (imposta) e soprattutto un fenomeno di migrazione degli automobilisti verso centri dove le revisioni erano più facili e meno attente.

Di fatto, quel che si è visto è anche che alla revisione si sono accompagnati fenomeni di elusione ed evasione quando non di riciclaggio di denaro.

Come definire altrimenti situazioni di sconti estremi dove la tariffa viene scontata di

30 euro rispetto a quella di legge? Come è possibile svolgere una revisione in "dumping" ovvero sottocosto rispetto al costo interno del centro?

Purtroppo, rispetto a tali fenomeni che sono indizi importanti di come viene concepito questo controllo, l'atteggiamento storico della Motorizzazione è stato pilatesco con i vari dirigenti che si sono succeduti negli anni che facevano spallucce a fronte dell'evidenza truffaldina se non addirittura malavitosa di tali fenomeni: ma può un dirigente della motorizzazione fare spallucce a dire "Che ci posso fare?" quando chi effettua quelle frodi fiscali sta operando un servizio pubblico su sostanziale mandato della Motorizzazione stessa? Sono fatti che interessano anche la Motorizzazione o su questo terreno direttamente connesso con la qualità delle revisioni si dichiara "incompetente"?

➤ **Quando l'apparenza mente la beffa è servita**

Tra l'altro il problema della tariffa e degli sconti arriva in questi giorni ad un drammatico snodo. L'AGCM con lettera del 16.12.22 ha di fatto invitato la Motorizzazione a liberalizzare la tariffa.

La tesi e l'assunto di base di tale richiesta è quella che in presenza di un puntuale monitoraggio e sorveglianza svolti dalla Motorizzazione sui centri di revisione, la qualità è assicurata da questi e non serve garantire una tariffa elevata.

Peccato che l'assunto di base sia solo teorico ed in realtà completamente falso!

Si capisce quindi quanto è strategico che la MCTC sia un Organismo di Sorveglianza efficace?

Nel caso in cui avessimo una tariffa liberalizzata, infatti, l'unico argine alla corsa al peggio sarebbe la sorveglianza da parte della MCTC che "costringerebbe" i centri revisione ad effettuare l'operazione con tutte le attenzioni ed i costi connessi, garantendo, quindi, che la tariffa sia rapportata a prestazioni qualitativamente congrue.

Ma se quell'argine esiste solo sulla carta e nella buona volontà della Direzione Generale allora non ci sarà scampo ad una operazione di revisione a livelli di qualità bassissimi.



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

• **Sicurezza Stradale in saldo**

E che più di qualche problema esista emerge anche da un'indagine condotta dalla Polstrada svolta in collaborazione con le associazioni di categoria Assogomme e Federpneus, è emerso che **un'auto su tre viaggia senza revisione**. I dati elaborati dal Politecnico di Torino non sono positivi. Anzi, secondo quanto emerso sono i peggiori degli ultimi anni. Complice la pandemia, ma anche la recessione economica e la guerra che hanno fatto registrare un segno negativo sul ricambio del parco autocircolante e delle manutenzioni. Questi dati sono confermati dall'indagine della Polizia Stradale intitolata "Vacanze Sicure", condotta controllando quasi 13500 vetture negli ultimi mesi. Gli agenti hanno verificato lo stato dei pneumatici delle automobili e le loro possibili avarie o irregolarità. Attualmente in Italia risultano immatricolate quasi 40 milioni di vetture, con un'età media di 12 anni e 3 mesi, ma quasi il 60% quelle con oltre 10 anni di età, con percentuali in continuo peggioramento. Nelle regioni oggetto di indagine sono immatricolate 17 milioni di vetture pari al 43,5% del totale nazionale (Fonte ACI 2021). I dati, in particolare confermano che con l'aumentare dell'età dei veicoli crescono le mancate revisioni, ma non solo. Ad aumentare sono anche i danneggiamenti dovuti alla scarsa manutenzione del veicolo e alle revisioni effettuate da officine autorizzate compiacenti, vale a dire che più è vecchio un veicolo quanto maggiore sono queste sue non conformità.

Tasto dolente, per tutte le età dei veicoli controllati da questa indagine, sono i pneumatici lisci che sono risultati una costante che si attesta mediamente al 9% ma molti risultano danneggiati sulle spalle o addirittura disomogenei.

I dati, pertanto, risultano in netto peggioramento, con un parco auto circolante sempre più vecchio e in condizioni di manutenzione pessime, in aggiunta al lassismo di officine autorizzate compiacenti che revisionano veicoli in difformità alle norme dell'Art.80.

Questa combinazione di fattori può risultare pericolosa in termini di sicurezza stradale, soprattutto in vista della futura liberalizzazione della revisione dei mezzi pesanti.

Tutte le campagne di incentivo all'acquisto di auto nuove non sono sufficienti a stimolare il rinnovo del parco macchine, che purtroppo continua ad essere sempre più vetusto, gli scarsi controlli su strada delle forze dell'ordine e le officine autorizzate alla revisione compiacenti favoriscono gli automobilisti che non vogliono fare le riparazioni del veicolo.

Tutti questi comportamenti permettono la circolazione di veicoli non idonei e potenzialmente pericolosi per la sicurezza stradale.

Questo comportamento poco virtuoso lo verifichiamo analizzando anche i dati delle revisioni in alcuni paesi Europei.

Nel **2020 in Italia** sono stati sottoposti a revisione un totale di **17.005.913** veicoli, di essi **10.583** hanno evidenziato irregolarità tali da non permettere loro il superamento della visita di revisione (Fonte CED Motorizzazione), questo dato ci dice che in Italia, alla visita di revisione risulta irregolare lo **0,062%** dei veicoli.

In **Francia nel 2020** sono stati sottoposti a revisione un totale di **21.002.705** di veicoli, di essi **4.179.538** hanno evidenziato irregolarità tali da non permettere loro il superamento della visita di revisione. (Fonte UTAC – OTC Organisme Technique Central www.utac-otc.com), quindi in Francia la percentuale sale al **19,89%** di veicoli irregolari alla visita di revisione.



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

La **Spagna nel 2020** ha sottoposto a revisione un totale di **17.801.404** veicoli, di essi **3.647.653** hanno evidenziato irregolarità tali da non permettere loro il superamento della visita di revisione (Fonte Rapporto Annuale Revisione Spagna ITF). La percentuale Spagnola di veicoli sottoposti a revisione con esito irregolare si attesta al **20,49%** .

Risulta subito evidente una discrepanza molto profonda nel confronto tra L'Italia e gli altri paesi sui veicoli non conformi alla visita di revisione.

Nel **2022 la situazione italiana non è cambiata affatto**, se analizziamo i dati forniti dal CED Motorizzazione per il periodo **Gennaio 2022 – Novembre 2022** sono stati sottoposti a visita di revisione **15.548.576** di veicoli, di essi **9642** hanno evidenziato irregolarità tali da non permettere loro il superamento della visita di revisione. Da questi dati risulta esserci un'anomalia tutta italiana per questa percentuale molto bassa di esiti revisione non conformi. Analizzando meglio i dati forniti dal CED Motorizzazione per il **2022 (Gennaio – Novembre)** emerge un'altra anomalia tutta italiana, **ben sette provincie non riescono nemmeno a raggiungere la decina di revisioni irregolari mentre altre sono addirittura a zero, vediamo quali sono:**

- **0 zero** revisioni irregolari **CROTONE officine autorizzate 33**
- **0 zero** revisioni irregolari **MATERA officine autorizzate 37**
- **0 zero** revisioni irregolari **SUD SARDEGNA officine autorizzate 13**
- **2 due** revisioni irregolari **BARLETTA-ANDRIA-TRANI officine autorizzate 28**
- **3 tre** revisioni irregolari **VIBO VALENTIA officine autorizzate 38**
- **7 sette** revisioni irregolari **CARBONIA-IGLESIAS officine autorizzate 7**
- **7 sette** revisioni irregolari **MEDIO CAMPIDANO officine autorizzate 4**

Com'è possibile che la media europea dei veicoli difforni al controllo di revisione sia intorno al 20% mentre in Italia precipita allo 0,062% considerando anche che deteniamo il parco circolante di veicoli più vecchio d'Europa ?

Come mai in certe provincie d'Italia riescono ad essere così "virtuose" da avere un numero di revisioni irregolari compreso tra zero e sette ?

Probabilmente in Italia c'è un qualcosa nel sistema revisioni e nei controlli che non funziona, mentre negli altri paesi si sono adottati dei sistemi di lavoro e dei controlli diversi e più funzionali di quelli adottati nel nostro paese.

Che la situazione non sia quella auspicabile è, quindi, una circostanza oggettiva. E, del resto, basterebbe consultare riviste specializzate per trovarne ampio "sconforto":

- ➔ <https://www.lastampa.it/savona/2020/06/06/news/revisioni-facili-indagata-titolare-di-un-officina-del-ponente-1.38935920/>
- ➔ <https://www.poliziadistato.it/articolo/385f842e0278bf7680809476>
- ➔ <https://www.51news.it/cronaca-2/7626-revisioni-facili-in-valsabbia-scattano-le-denunce-della-polizia-provinciale>



**SICUREZZA STRADALE
E
REVISIONE VEICOLI**

2023

- https://www.cuneodice.it/cronaca/cuneo-e-valli/processo-sulle-revisioni-facili-dai-difensori-attacchi-a-polstrada-indagini-condotte-con-incompetenza_27005.html
- https://www.quattroruote.it/news/eventi/2020/06/27/sul_numero_di_luglio_revisioni_truccate_il_vizietto_che_non_passa_mai_di_moda_1702799222.html

CAPITOLO 4

UN MONDO DI OPPORTUNITÀ

➤ **DigitalizziAMO: Libretti Metrologici e tutto il resto**

Come abbiamo raccontato nel paragrafo relativo all'autoflagellazione sul tema dei libretti metrologici delle apparecchiature di revisione la cui gestione cartacea impegna inutilmente tempo e risorse pubbliche e private, la PA, e specificamente nel nostro caso la Motorizzazione, ha un'attrazione di amorosi sensi nei confronti della "Carta".

La nostra proposta di digitalizzazione, che sintetizziamo nello schema a seguire, è semplice ed immediata e consente risparmi di risorse a tutti i livelli.

➤ **La Supervisione Efficace: Il vero ruolo della Motorizzazione**

Alla luce dei molti problemi della Motorizzazione la cui genesi è nella tipica ingessatura della sua natura pubblica che, aggravata anche dalla condizione di un paese sotto il giogo della burocrazia, richiede sforzi titanici per miglioramenti banali che nel privato verrebbero implementati con ben altra rapidità, è chiaro quel che deve essere il ruolo di un'amministrazione che è portatrice di una "mission Istituzionale": sorvegliare perché i servizi che vengono erogati dalle entità autorizzate rispondano agli standard e siano funzionali a quegli obiettivi istituzionali.

Tali modelli operativi che vedono l'Autorità in questo ruolo, si è detto, esistono e **SONO realtà** in molti paesi europei.

A rendere urgente una trasformazione in quella direzione è proprio l'efficacia dell'azione di Sorveglianza che in un sistema esternalizzato diventa un elemento cruciale per evitare una sostanziale anarchia.

Come detto, i sistemi MCTC NET 1 ed MCTC NET 2 dovevano implementare tale sorveglianza "informatica" sui centri revisione: missione fallita.

Di seguito, nello specifico allegato in cui si focalizza su tale sistema MCTC NET 2 ed i suoi limiti, ci permettiamo anche di suggerire delle modalità di sorveglianza informatico/fisica "just in time" senza la quale il governo di un sistema che si avvia alla totale anarchia non sarà mai possibile.

➤ **"Ok il prezzo è giusto!": quando la risposta c'è già.**

La Motorizzazione dovrebbe avere l'obbligo di monitorare il mercato dei prezzi delle revisioni sia, come fortunatamente è oggi, nel caso di tariffa imposta e soprattutto nella denegata ipotesi che la tariffa venga in qualche modo liberalizzata (come accennato innanzi a causa della nota dell'AGCM che alleghiamo).

Il Comma 1 dell'articolo 97 del Codice degli Appalti recita: "Gli operatori economici forniscono, su richiesta della stazione appaltante, spiegazioni sul prezzo o sui costi proposti nelle offerte se queste appaiono anormalmente basse, sulla base di un giudizio tecnico sulla congruità, serietà, sostenibilità e realizzabilità dell'offerta."

Sembrirebbe apparentemente una fattispecie estranea a quella del prezzo della revisione dei veicoli. Tuttavia anche negli appalti pubblici c'è un soggetto (pubblico) che affida esternamente a un soggetto privato degli specifici lavori così come nell'ambito delle revisioni la Motorizzazione (attraverso la Provincia) autorizza un soggetto privato all'effettuazione di un servizio di cui sarebbe titolare la Motorizzazione.

Pertanto, pare chiaro che come il prezzo con cui il soggetto privato offre il servizio debba riflettere dei connotati di "congruità, serietà, sostenibilità e realizzabilità dell'offerta".



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

Pertanto, il “soggetto pubblico appaltante” effettua un controllo sui prezzi con cui il servizio viene erogato dal “soggetto privato appaltatore”: perché la Motorizzazione assume una posizione pilatesca di fronte ad una casistica del tutto analoga?

E ritorniamo ancora una volta al ruolo essenziale, centrale, strategico e vitale della Supervisione e del Controllo sul settore.

➤ **Il paese della “Motor Valley” e del secondo indotto automotive in Europa Il valore svilito dell’E3”. Competenze, Competizione e Servizi Tecnici: un traino per il lavoro di giovaniprofessionisti.**

L’Italia è il paese della Motor Valley ed è stato per lungo tempo la seconda manifattura dell’automotive in Europa dietro la Germania. L’importanza dell’industria motoristica italiana nella storia dell’industrializzazione del nostro paese è nota al pari di quei marchi che l’hanno resa un emblema sia nel mondo delle competizioni che nella produzione di massa.

Ancora oggi, nonostante gli effetti tanto della globalizzazione quanto del processo di aggregazione dei gruppi automobilistici che ha visto il più grande gruppo italiano, FCA, fondersi in Stellantis, un grandissimo numero di componenti, sistemi e dispositivi dei veicoli e i veicoli stessi, vengono, quando anche non prodotti, almeno progettati nel nostro paese che conserva una cultura ed un tessuto imprenditoriale vivo in questo settore.

Tali componenti, sistemi e dispositivi, prima ancora di poter essere commercializzati, devono essere “Omologati” ovvero testati, rispondendo a norme tecniche che sono per la gran parte europee (regolamenti e direttive) o internazionali (regolamenti UNECE).

Si tratta oltre ai veicoli nella loro interezza, di pneumatici, cerchioni, vetri, specchi retrovisori, proiettori, cinture di sicurezza, caschi per moto, lampadine per luci, freni, sistemi di assistenza alla guida, serbatoi ed accessori degli impianti GPL o a metano, volanti, motori, ammortizzatori, strisce catarifrangenti, ganci di traino, sistemi eCall etc.

Chi è che effettua questa “omologazione”?

Dal momento che si tratta di norme tecniche europee ed internazionali, essi possono essere omologati da qualsiasi autorità corrispondente alla nostra Motorizzazione in altri stati europei.

Pertanto un produttore italiano di freni, di caschi o di veicoli cisterna, può rivolgersi a qualsiasi “servizio tecnico” che operi su autorizzazione (tecnicamente il termine corretto è “designato”) di un’autorità europea, e intraprendere il processo di omologazione.

Esiste quindi, in Europa ed oltre, un “mercato dei servizi di omologazione”.

Laddove esiste un mercato, ci pare ovvio, esistono opportunità economiche.

Ebbene, in tale panorama e mercato, l’Italia è l’unico paese che ha esclusivamente come “servizi tecnici” i CPA (Centri Prova Autoveicoli) che, al di là dei costi, hanno tutti i limiti organizzativi e di flessibilità della burocrazia pubblica laddove all’estero, essendo i servizi tecnici privati (sebbene designati sulla base di elevatissime competenze), c’è una capacità competitiva ben superiore.

Quali sono le conseguenze?

Accade che il produttore italiano si rivolge a servizi tecnici (a volte italiani ma designati da un’autorità estera) per omologare i loro prodotti con il risultato che lo Stato perde introiti per poca competitività dell’Autorità Motorizzazione sul mercato delle omologazioni.



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

Eppure l'Italia era tra le autorità più prestigiose in quanto il marchio E3, che caratterizza i prodotti omologati dall'Italia, campeggiava su prodotti come le Ferrari.

A causa di questa lentezza burocratica oggi molti brand italiani sfoggiano marchi di omologazione sia del veicolo intero oltre a componenti e dispositivi, E13 (Lussemburgo) o E24 (Irlanda) ovvero paesi che non hanno una gloriosa storia di motori come l'Italia ma che hanno burocrazie tecniche molto più efficienti e capaci di cogliere le opportunità sul "mercato delle omologazioni".

Nel dettaglio tutto ciò comporta:

- Mancati introiti nelle casse dell'Autorità Pubblica perché il produttore sceglie di omologare con una motorizzazione estera e non con quella italiana;
- Perdite di opportunità di tecnici italiani a spese di tecnici stranieri;
- Perdite di opportunità con servizi tecnici italiani che devono chiedere la designazione ad autorità estere per poter operare.

In buona sostanza, su questo mercato, l'Italia è terra di conquista.

E' il caso, poi, di focalizzare anche lo strano caso delle omologazioni basate su normativa nazionale: in tal caso il produttore che voglia omologare secondo normativa italiana deve necessariamente rivolgersi all'Autorità Italiana.

Propedeutica all'attività di testing e prova dei dispositivi da omologare, infatti, c'è quella di verifica delle capacità del costruttore a produrre in serie ovvero il cosiddetto COP (Conformity of Production)

Per ottenere tale accreditamento di costruttore, il produttore del dispositivo deve rivolgersi all'Autorità Italiana, ovvero la Motorizzazione, la quale esige che sia essa a condurre un audit presso la filiera produttiva del costruttore del dispositivo.

Ebbene, nel caso in cui il produttore abbia parti della produzione distaccate in paesi esteri (produzione in outsourcing) ne consegue che i dirigenti/funzionari della Motorizzazione effettuino una visita presso quelle fabbriche per controllare i cicli di lavorazione.

Come risultato, dal momento che in questi casi il produttore deve pagare la missione dei dirigenti e funzionari MCTC compresi gli oneri di viaggio, abbiamo che per questo solo e semplice passaggio il costo ammonta a diverse migliaia di euro quando sfortunatamente il ciclo di lavorazione si trovi in paesi remoti, anche perché il viaggio in aereo deve essere operato in prima classe.

Basti pensare che, stante la flessibilità in altri paesi che delegano ai servizi tecnici designati privati (che possono avvalersi di collaboratori anche nei paesi più remoti) tali fasi, altrove questo adempimento ammonta generalmente a qualche centinaio di euro che raramente supera il migliaio.

Si capisce, quindi, come un produttore italiano di dispositivi e componenti automotive preferisca lavorare con servizi tecnici designati da autorità straniere le quali incassano le "fee" di omologazione.

A perdersi è l'Italia, storico paese di motori, che viene letteralmente surclassata perdendo opportunità come paese e come sistema produttivo che non riesce a vendere un brand come l'"E3".

La perdita di opportunità è tra l'altro correlata ad una completa perdita di know how dell'amministrazione che fatica ad adempiere a degli obblighi sanciti dal Regolamento 858/18 come la Sorveglianza del Mercato anche quando cerca di darli in appalto con gare.



**SICUREZZA STRADALE
E
REVISIONE VEICOLI**

2023

RICHIESTA: si chiede all'Ing. D'Anzi a che punto è l'obbligo per l'Italia di Sorveglianza del Mercato ex Regolamento 858/18: un mancato adempimento potrebbe aprire una procedura di infrazione.



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

ALLEGATO 1

IL PROTOCOLLO OPERATIVO MCTC NET2 E I SUOI LIMITI, COME MIGLIORARE L'EFFICACIA DELLA SORVEGLIANZA SUI CENTRI DI REVISIONE:

- Per combattere questo fenomeno, noto alle autorità competenti, è stato introdotto il sistema **MCTC Net2** che prevedeva una maggiore vigilanza informatica di supporto a quella tradizionale, ma anche questo sistema è stato aggirato dalle officine autorizzate compiacenti. Intendeva rendere più sicuro e efficace il processo di revisione dei veicoli e garantire alcune condizioni fondamentali:

- **l'effettiva presenza del veicolo in officina,**
→ **il corretto utilizzo delle apparecchiature,**
→ **l'effettuazione di tutti i controlli,**
→ **la vigilanza informatica.**

Con la **circolare n° 23327 del 22.10.2014** la Direzione Generale per la Motorizzazione pubblicava la tempistica per l'adeguamento delle officine autorizzate al nuovo protocollo operativo.

Oggi come Ispettori possiamo dire di aver accumulato un quantitativo di ore lavorative su questo protocollo, tali da permetterci di evidenziarne le controversie e nel contempo ci permette di suggerire delle azioni mirate per risolverle, ottimizzando così al meglio questo processo lavorativo.

- **Il sistema MCTC Net2** nasce dalla combinazione di due elementi fondamentali: la parte informatica e la parte pratica che, combinati insieme danno il referto e formano la revisione. Punto di forza principale del nuovo protocollo sono: i **referti informatizzati e criptati** (che escludono qualsiasi modifica effettuata da remototo) e, il **riconoscimento targa** che certifica la presenza del veicolo in officina. Se il primo punto (quello dei referti informatizzati) ha risolto il problema delle revisioni fatte solo con il computer, **il secondo punto invece certifica solo la presenza della targa in officina ma non in tutti i casi** per i motivi che spieghiamo in seguito.

MCTC Net2 presenta diversi punti deboli che permettono di aggirare e modificare le prove del veicolo.

Iniziamo la nostra analisi con la foto del veicolo la vera grande novità operativa introdotta dal sistema Net2.

ELUSIONE DEL RICONOSCIMENTO TARGA E FOTO VEICOLO

- E' la prova fondamentale del sistema MctcNet2 che deve garantire, secondo gli ideatori del protocollo, la presenza del veicolo in linea. In realtà questa garanzia viene meno, perchè, la prova può essere elusa con vari metodi: ad esempio l'utilizzo di una targa di cartone oppure l'uso della foto della targa realizzata da un tablet o ancora spostando la targa su un veicolo diverso, con un tablet si può fotografare la targa del veicolo da prendere in esame e quella foto verrà posta di fronte alla telecamera la quale la riconoscerà come vera e validerà la prova freni anche se la prova è svolta con un veicolo privo di targhe. Un metodo alternativo al tablet è quello di utilizzare un rettangolo di cartone su cui incollare le lettere e i numeri adesivi che si possono reperire in cartoleria oppure stampare tramite l'utilizzo di un computer. Presentando la falsa targa davanti alla fotocamera la prenderà per buona e convaliderà la prova. Il sistema viene anche eluso utilizzando una targa di cartone con numeri scritti a mano.
Il referto cartaceo ma anche la sua copia informatizzata inviata al CED possono essere molto utili per verificare un'elusione del sistema.



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

ELUSIONI DI ALTRI CONTROLLI

Verifichiamo ora prova per prova quali possono essere i segnali che possono essere artefatti e sicuramente **riscontrati con una vigilanza informatica più stretta.**

➤ **Iniziamo dalla prova fari.**

Questa prova viene generalmente svolta solo su un faro. L'utilizzo di un faro solo consente all'operatore di non posizionare il provafari secondo le prescrizioni dell'articolo 80 CDS ma di adattare lo strumento al faro. Questo metodo è sicuramente utilizzato quando il referto presenta valori di lux misurati uguali tra faro dx e faro sx, (esiste però la possibilità di valori uguali nel caso il veicolo sia equipaggiato con lampadine xenon o led, ma, in questo caso avremo delle note specifiche nel referto).

Nel caso di veicoli particolarmente vecchi, specie quelli che montano lampade assimetriche o con impianto elettrico a 6 Volt, se il valore dei lux misurati risulta particolarmente alto è molto probabile che sia stato utilizzato un faro ausiliario. Il discorso è analogo per quanto riguarda ciclomotori e motocicli con impianto

elettrico a 6 Volt in cui i valori di lux particolarmente alti sono sospetti.

Esiste anche un programma software che è in grado di sostituirsi allo strumento provafari e generare valori esatti per la prova. Tale programma nel mercato ufficiale non viene commercializzato si può reperire nel mercato nero e, l'unico modo per verificarne la presenza e l'uso è quello di controllare il PC Stazione dell'officina autorizzata.

• **Passiamo ora alla prova freni**, essa presenta molteplici aspetti di elusione ed è abbastanza difficile da rilevare sul referto ma è possibile incrociando dati e facendo le opportune verifiche.

Vediamo come: verificando lo sforzo pedale questo apparato di misurazione serve per misurare la forza esercitata dall'operatore per azionare il pedale del freno del veicolo e, per verificare la forza esercitata per azionare la leva del freno a mano. Quando non viene utilizzato in maniera corretta spesso sul referto notiamo sforzi di azionamento maggiori sulla misura della forza frenante dell'asse posteriore del veicolo rispetto l'asse anteriore. Dobbiamo precisare che per alcune prove è possibile non utilizzare più questa apparecchiatura. (vedi circolare prot. n. 37014 del 22/12/2020)

• **Verifica Assi e Ruote:** l'analisi del referto sull'asse anteriore non presenta quasi mai problemi perchè è quello più importante nel frenare un veicolo. L'analisi dell'asse posteriore deve risultare più accurata perchè normalmente è lì che si concentrano le azioni di elusione del sistema. L'operatore che vuole eludere la prova spesso compensa la frenata inefficiente del pedale del freno con l'utilizzo del freno di stazionamento. Questo espediente si può verificare analizzando l'efficienza frenante dell'asse posteriore, il valore riscontrato risulta essere decisamente elevato rispetto alla media delle prove su vetture analoghe ed è particolarmente visibile sulle vetture utilitarie del gruppo Fiat degli anni 80/90 (Panda prima serie, Seicento anni 90, Cinquecento anni 80/90, Uno tanto per citare qualche esempio). Per quanto riguarda i veicoli a trazione posteriore è possibile eludere la prova senza nemmeno sfiorare il pedale del freno ma utilizzando la retromarcia e, falsificando lo sforzo con una pressione manuale. Questo espediente è particolarmente usato sui furgoni cassonati in uso alle ditte edili.

• **Riconoscimento Targa tramite fotografia.** La prova fondamentale del sistema MctcNet2 che dovrebbe garantire la presenza del veicolo in linea, in realtà può essere elusa con i metodi sopra descritti.

Come accorgersi dell'utilizzo di questi espedienti? Controllando la foto del referto che sicuramente presenta delle anomalie si vedrà per esempio solo la targa e non il veicolo ne tantomeno le bande gialle del pavimento, un controllo dei pesi del veicolo in prova e quelli riportati dall'operatore in fase di inserimento dati non coincideranno. Qualcuno elude la prova sostituendo direttamente la targa



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

montandola su un veicolo muletto, analizzando la foto si noterà che il muletto difficilmente coincide come marca e modello al veicolo in prova.

Altro modo per eludere il sistema la posizione da cui viene scattata la foto, la prova viene falsata quando nei referti la foto della targa non viene eseguita sempre con la stessa angolazione. Se lo spostamento non è giustificato dalla posizione della targa viene utilizzato perchè si vuole escludere qualcosa dalla fotografia soprattutto danni alla carrozzeria. Bisogna tener presente che l'operatore se non ha dei motivi più che validi la fotocamera non la sposta mai dalla posizione abituale. Altro modo di eludere la foto è quello di fotografare il veicolo una posizione esterna alla linea mentre si effettua la prova sulla linea di revisione con un veicolo muletto in questo caso si noteranno comunque delle stranezze nella foto.

• **La Prova Gas di Scarico Benzina** Questa prova ha una valenza molto alta per la salvaguardia ambientale e per combattere l'inquinamento atmosferico causato dalla combustione dei veicoli. Negli anni la Comunità Europea ha emanato diverse direttive sempre più stringenti per diminuire l'inquinamento atmosferico prodotto dai veicoli. La prova gas di scarico viene svolta con un'Analizzatore di gas per i veicoli a benzina e con un' Analizzatore di fumi per i veicoli diesel, purtroppo queste prove sono facilmente eludibili. Se il veicolo in esame non risulta idoneo alla circolazione il metodo di elusione è quello di analizzare un veicolo idoneo, questo metodo purtroppo può essere scoperto solo in fragranza. Tuttavia dal referto analizzando i dati, possiamo scoprire i seguenti metodi di elusione:

Veicoli alimentati a benzina Euro 0: valori riportati a referto simili o molto simili ai veicoli catalizzati
Veicoli alimentati a Benzina e GPL: in questo caso la prova deve essere svolta con tutte e due le alimentazioni e i valori di CO₂ misurati con combustione GPL devono essere circa il 10% in meno rispetto alla combustione a benzina. Questa prova viene elusa utilizzando un solo tipo di combustibile quindi sul referto non noteremo diversità di misurazione di CO₂.

Veicoli alimentati a Benzina e Metano: la prova anche in questo caso deve essere effettuata con entrambe le alimentazioni e i valori di CO₂ misurati con combustione Metano devono essere il 20% in meno rispetto alla combustione a benzina. Anche in questo caso il metodo di elusione è utilizzare un solo combustibile pertanto sul referto non noteremo diversità di misurazione di CO₂.

Ciclomotori e Motocicli non rispondenti alla normativa 97/24 Ce Euro 0: Per queste categorie di veicoli dobbiamo analizzare il CO₂% a velocità stabilizzata. La prova viene elusa sostanzialmente in due modi uno è aprire la cassa filtro per aumentare l'apporto di aria alla combustione e se non si riesce a rientrare nei parametri è possibile utilizzare un veicolo rispondente alla normativa Euro 1 provandolo sempre a velocità stabilizzata. Purtroppo sul referto non riusciremo a notare la sostituzione dei veicoli in prova perchè la differenza viene evidenziata dai valori di HC che il referto non riporta.

• **Prova gas di scarico Diesel Opacimetro** La prova in esame sta diventando con il passare del tempo obsoleta in quanto l'opacimetro è solo in grado di rilevare la fumosità allo scarico, perchè questa prova è

stata studiata su veicoli a gasolio di vecchia generazione. Anche questa prova è eludibile utilizzando un veicolo sostitutivo o diminuendo i giri del veicolo in prova. Il valore misurato è il K-1 che come prevede la Direttiva 72/306/CE è riportato sulla targhetta VIN ma ora anche sul libretto alla voce (V.6), la prova viene falsata su veicoli molto fumosi impostando un valore di vin più alto o inserendo i giri manualmente e per superare la prova si accelera quel che basta per far rilevare allo strumento una leggera fumosità. Prove sospette sono veicoli con limiti alti e valore medio di K-1 molto bassi o bassi, per i veicoli recenti il campanello d'allarme è l'utilizzo dei giri in manuale. La prova di opacità sui veicoli recenti diventa obsoleta in quanto non permette di capire se il FAP è stato rimosso. Attualmente la procedura per rimuovere il fap consiste nel vuotare il barilotto senza danneggiamenti esterni e riprogrammare la centralina auto in modo da non far accendere la spia nel cruscotto.



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

MIGLIORARE MCTC Net2 PER CONTRASTARE LE REVISIONI FACILI:

LA NOSTRA PROPOSTA

- Questo protocollo è stato un notevole passo avanti nel mondo delle revisioni, riesce a garantire una sicurezza informatica del referto moto alta, ma altrettanto non si è riusciti a fare con la parte pratica. Ci permettiamo, in base all'esperienza lavorativa e ai suggerimenti pervenuti dai nostri soci sparsi sul territorio nazionale di formulare alcuni suggerimenti.

- **Prenotazione revisione obbligatoria:**

La prenotazione obbligatoria da parte del proprietario del veicolo o da suo delegato presso l'impresa di autoriparazioni autorizzata **almeno 24 ore prima dell'esecuzione della revisione con pagamento della tariffa della revisione al momento della prenotazione.** L'impresa effettuerà una prenotazione ufficiale con invio dati al CED. **Prenotazione non ripetibile in altra officina e non annullabile fino allo svolgimento della visita di revisione.** In caso il proprietario del veicolo non si presentasse a revisione nei termini stabiliti perderà la prenotazione e la somma pagata e dovrà ripetere nuovamente l'iter. In caso l'impresa di autoriparazioni autorizzata non possa svolgere la revisione per rottura macchinari o mancanza dell'ispettore la prenotazione potrà essere spostata senza un nuovo pagamento.

- **Vantaggi:**

Con la prenotazione anticipata l'Amministrazione conosce anticipatamente di 24 ore il lavoro che verrà svolto il giorno successivo presso l'officina autorizzata quindi potrà programmare meglio le ispezioni. Si evita anche il classico giro di officine da parte del proprietario del veicolo in cerca di un'officina compiacente. Con l'annullamento della prenotazione, l'amministrazione si assicura la possibilità di verificare tempo reale che nelle giornate di assenza dichiarate dell'ispettore l'officina autorizzata non abbia svolto revisioni. In caso di dichiarata rottura di un macchinario l'impresa dovrà dimostrare la sua riparazione tramite fattura di un tecnico autorizzato alla riparazione e iscritto negli appositi registri.

Come rendere più efficaci e mirati i controlli sulle officine autorizzate sfruttando il protocollo MCTC Net2 e ridurre drasticamente le officine compiacenti. (Controlli a campione in tempo reale)

- Come associazione abbiamo pensato che potrebbero essere più efficaci dei controlli a campione in tempo reale sui veicoli revisionati, senza richiedere l'impiego di troppo personale e massimizzando i tempi di intervento.

Per i controlli abbiamo ipotizzato l'impiego di due persone per provincia italiana; considerando che l'Italia è suddivisa amministrativamente in **107** province stimiamo un'impiego di personale di **214** unità. Considerando che sul territorio nazionale ci sono **9175** imprese di autoriparazione autorizzate, **ogni coppia di Controllori avrebbe in media 43 centri circa da controllare** con la possibilità di controllare **la stessa impresa di autoriparazioni autorizzata in media 7 volte all'anno**, considerando 300 giorni lavorativi (**consideriamo che oggi ci sono officine autorizzate che sono più di dieci anni che non vedono un ispezione**).

Il personale impiegato nei controlli potrebbe essere vario: dai funzionari MCTC, alla Polizia Stradale, o Polizia Provinciale con personale debitamente formato.

- **In cosa consiste il controllo a campione?**

Il controllo è da effettuare appena ultimato il processo di revisione e deve essere sorpresa, con il veicolo ancora all'interno dell'impresa di autoriparazione autorizzata nel momento in cui l'ispettore invia al CED l'esito della revisione. Tale controllo permette di poter contestare subito all'ispettore eventuali difformità e individuare e eliminare le officine compiacenti e gli ispettori compiacenti.



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

- **Fasi del controllo:**

- **Fase 1:** i Funzionari della Motorizzazione o gli Agenti della Polizia Stradale stabiliscono l'impresa di autoriparazioni autorizzata da ispezionare e la giornata in cui deve svolgersi l'ispezione e informano il CED che avvia le procedure del caso. (con la prenotazione anticipata di 24 ore l'amministrazione può decidere l'orario e il veicolo da sottoporre a controllo)

- **Fase 2:** Il giorno stabilito per il controllo il CED avvia la procedura di ispezione sull'impresa di autoriparazione autorizzata allertando i Funzionari preposti al controllo, nel momento in cui riceve dall'Impresa di autoriparazioni autorizzata File di inizio revisione (**AAnnnnnn.acc**). I funzionari preposti al controllo in quel momento (o anche prima in base alle loro esigenze) si recheranno nei pressi dell'impresa di autoriparazioni autorizzata per poter intervenire nel momento in cui il CED comunica loro di aver generato il file **[ControlloaCampione]**. Questo file permette di bloccare sulla linea di revisioni il veicolo e da la possibilità ai Funzionari preposti di creare un nuovo file revisione per ripetere nuovamente la revisione e poter confrontare i due esiti.) L'ispettore dopo aver inviato il file di inizio revisione al CED procede a sottoporre il veicolo alle singole prove previste e genera il file delle relative prove (**AAnnnnnn.xxx**). successivamente in base ai risultati delle singole prove l'ispettore potrà stabilire l'esito della revisione e concludere il lavoro. A fine processo viene generato il File **[EsitoComplessivo]** che viene inviato al CED. **Questo è il punto chiave, l'ispettore ha concluso la revisione e avendo inviato il file [EsitoComplessivo] al CED, non può più modificarlo né intervenire sulla revisione, il veicolo è ancora presente sulla linea di revisioni perchè formalmente la revisione non è ancora stata ultimata.**

- **Fase 3:** Il CED riceve il File **[EsitoComplessivo]** ed al posto di generare un codice antifalsificazione e un'etichetta di revisione genera un file **[ControlloaCampione]** che abilita i Funzionari preposti al controllo a poter generare un nuovo File revisione con cui possono procedere ad effettuare un nuovo controllo,

- **Fase 4:** Una volta generato il nuovo File i Funzionari preposti al controllo ripetono l'intero processo di revisione e al termine si fanno consegnare una copia cartacea del referto revisione redatto dall'ispettore per poterlo confrontare con il loro. **Una volta controllati i referti i Funzionari possono completare il File [ControlloRevisione]** per ultimare il processo di revisione con la stampa dell'etichetta, in caso di controllo che non evidenzia difformità sarà uguale all'esito dato dall'ispettore dell'officina autorizzata. In caso di difformità sarà quello dato dai Funzionari incaricati al controllo.

- **Fase 5;** I Funzionari incaricati al controllo redigeranno un verbale in cui si conferma tutto ciò che è stato riscontrato durante l'ispezione, evidenziando eventuali difformità riscontrate e le motivazioni che hanno portato l'ispettore a tale giudizio. Riporteranno anche le sanzioni amministrative o penali rilevate a seguito delle difformità riscontrate.

- **Questo tipo di controllo permette di effettuare controlli efficaci e validi perchè eventuali difformità possono essere contestate sul momento, essendo un controllo a campione l'officina autorizzata non sarà in grado di aggirarlo, evita inutili richiami dopo mesi di veicoli a revisione presso le motorizzazioni provinciali dando eventualmente tempo al proprietario di risistemare il veicolo, evita ai funzionari mctc di sprecare tempo in inutili ispezioni.** Secondo il nostro parere questo sistema è attuabile anche alle revisioni dei mezzi pesanti e una volta a regime ridurrebbe drasticamente il numero delle revisioni compiute aumentando e portando a livelli europei la percentuale dei veicoli non idonei alla circolazione con un notevole profitto per lo stato e con un progressivo aumento della sicurezza stradale.



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

Questo tipo di controllo è teso anche a aumentare la pressione sugli ispettori che non svolgono il loro lavoro conformemente alle direttive imposte dalla normativa vigente.

ALTRI SISTEMI DI DETERRENZA ALLE REVISIONI FACILI

- **Un altro deterrente alle revisioni compiacenti è quello di rendere visibile sul portale dell'automobilista il codice officina** nello storico revisioni contemporaneamente al chilometraggio del veicolo questo servirebbe anche per sapere chi ha svolto le revisioni precedenti.

Come è stata recepita la 2014/45/UE in Italia

La direttiva 2014/45/UE è stata adottata dallo stato italiano adeguandola alle proprie esigenze e ai suoi ritardi creando condizioni che portando l'utente finale a considerare la revisione una tassa e non un controllo atto a salvaguardare la sicurezza stradale.

La direttiva 2014/45/UE si occupa anche di **individuare e prevenire le frodi chilometriche sui veicoli** a seguito della circolare **U 0037224 25.11.2022.** , Consigliamo di adottare alcuni accorgimenti per rendere parte integrante e obbligatoria della documentazione del veicolo la fattura di acquisto e sostituzione del conta chilometri emessa da un'officina di riparazione. In tale documento deve essere riportata la data di sostituzione dello strumento, i km risultanti sullo strumento sostituito, i km riportanti sullo strumento nuovo, in caso di contachilometri acquistato usato deve riportare i km al momento dell'installazione. Per evitare truffe chilometriche su auto immatricolate da meno di quattro anni consigliamo di rendere obbligatoria una visita di revisione ogni 50000 Km percorsi o una visita di revisione obbligatoria prima del passaggio di proprietà.

Un altro suggerimento per migliorare il processo di revisione e sfruttare meglio il certificato di revisione e renderlo un documento utile per gli utenti, anche l'esito ripetere deve essere rivisto.

Come tutti sappiamo ad oggi dare un esito ripetere in fase di revisione comporta all'utente finale l'obbligo di riparare l'anomalia riscontrata ed entro un mese sottoporre il veicolo ad un nuovo controllo accompagnato da una dichiarazione di riparazione effettuata dall'officina che ha eseguito i lavori e pagando una seconda volta la visita di revisione.

IL RIPETERE ALLA FRANCESE O CONTROVISITA

- La **controvisita (funzione che in Italia non è prevista)** si svolge dopo che la visita di revisione ha evidenziato delle difformità. Prevede un periodo di tempo per effettuare le riparazioni e ripristinare l'efficienza del veicolo dopodichè si sottoporrà **alla controvisita che è controllo solo per verificare l'eliminazione del difetto riscontrato in fase di revisione.** Il proprietario del veicolo in questo caso pagherà solo l'importo del controllo effettuato.

Suggeriamo, quindi, di prendere a modello il **RIPETERE ALLA FRANCESE O CONTROVISITA, sempre nel rispetto della direttiva n° 45/2014. Come visto,** la controvisita può essere richiesta qualora la revisione non dia esito positivo, si consegna al proprietario del veicolo il Certificato di Revisione con l'indicazione degli interventi tecnici da effettuare presso qualunque autoriparatore a sua scelta. Il proprietario del veicolo ha un tempo stabilito per sanare le anomalie riscontrate e deve allegare al Certificato di Revisione la ricevuta o la fattura dell'autofficina che ha svolto i lavori di riparazione. La ricevuta o la fattura dei lavori eseguiti con il certificato di revisione devono essere presentati alla "controvisita", l'officina autorizzata procederà a svolgere i controlli segnalati nel certificato di revisione fatturando al proprietario del veicolo le spettanze per i controlli eseguiti.

Se il proprietario del veicolo non si attiene alla procedura della controvisita e ha i suoi tempi, non potrà più ripetere la "controvisita" ma dovrà sottoporsi ad una nuova revisione.

In pratica la controvisita, è un controllo successivo alla revisione nel caso in cui il veicolo non presenti una serie di difetti tali da renderlo completamente inidoneo alla circolazione.



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

Le riparazioni devono essere comprovate dalla ricevuta fiscale o dalla fattura emessa dall'autofficina che ha eseguito i lavori e allegate al Certificato di Revisione; tutta questa documentazione deve essere allegata alla documentazione della controvisita.

La controvisita sarà vista dal proprietario del veicolo più favorevolmente rispetto ad un ripetere perchè non avrà il costo di una revisione normale ma avrà un costo notevolmente ridotto a titolo di esempio noi proponiamo il seguente tariffario:

Al versamento del bollettino postale da 10,20 Euro (cc n° 9001) va aggiunta la tariffa delle prove da effettuare

GAS DI SCARICO tra 15 e 20 euro

IMPIANTO FRENANTE tra 25 e 30 euro

FANALERIA COMPLETA: tra 15 e 20 euro

PNEUMATICI: tra 15 e 20 euro

La controvisita deve essere prevista individuando un elenco delle carenze e la loro gravità come riportato nella tabella delle difformità stabilita dalla direttiva 2014/45/UE e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 29.04.2014.

La tabella evidenzia anche irregolarità Lievi, che sono tutte quelle anomalie che possono essere riparate in brevissimo tempo e che non compromettono la sicurezza generale del veicolo.

Il proprietario del veicolo in questo caso riceve il certificato di revisione con la dicitura **“Anomalie lievi da correggere senza obbligo di controvisita”**, in questo caso il proprietario del veicolo deve procedere **nell'immediatezza** a correggere le anomalie e allegare al certificato di revisione la ricevuta fiscale o fattura dell'autofficina che ha svolto i lavori. Allegando le ricevute dei lavori al certificato di revisione il veicolo verrà sottoposto a nuova revisione secondo la normale cadenza, se invece non si attiene a tale termine di tempo, potrà essere sanzionato come mancata revisione.

Questo nuovo metodo di concepire il ripetere, in linea con la direttiva europea 45/2014, porterebbe a molti vantaggi: come quello di valorizzare sensibilmente il certificato di revisione che diventando parte integrante della carta di circolazione riporta che tipo di anomalia è stata riscontrata in fase di revisione (Lieve/Grave/Pericolosa). Anomalie che in base alla loro gravità possono comportare una nuova revisione o una controvisita.

Per valorizzare ancora di più il certificato di revisione come un documento unico in cui riportare sempre lo storico delle revisioni con le anomalie eventualmente riscontrate e i chilometri, sarebbe un notevole vantaggio per il consumatore in fase di compravendita del veicolo e ridurrebbe di molto le truffe chilometriche.

Per contrastare ulteriormente le officine compiacenti e le revisioni facili il CED dovrebbe sviluppare una banca dati Segnalazione Targhe, tipo quella utilizzata per verificare se il veicolo è assicurato o meno. Questa banca dati deve contenere i dati dei veicoli e le irregolarità emerse in fase di pre-revisione che non vengono sottoposti a revisione perchè il proprietario del veicolo si rifiuta di ripristinare le inefficienze emerse in fase di pre-controllo e si rivolge ad un'officina compiacente che senza alcuna considerazione della normativa vigente effettua la visita di revisione con esito regolare. Questa banca dati consultabile dalla pubblica amministrazione e dalle forze di polizia (ed eventualmente dalle officine autorizzate) permette di visualizzare i veicoli che girano più centri revisione per trovare quello compiacente. Una vigilanza di questa banca dati permetterebbe alla pubblica amministrazione di effettuare ispezioni, controlli mirati per evidenziare le officine autorizzate compiacenti e i veicoli che circolano con una revisione non effettuata secondo le normative.

Associazione ICC ha già sviluppato il progetto “Targa Allert” che è uno sviluppo della banca dati sopra descritta. Siamo pronti a condividere questa banca dati col Ministero dei Trasporti qualora ne fosse interessato.

Vogliamo anche evidenziare come molte officine autorizzate operano con ispettori fittizi che pur essendo regolarmente assunti non sono presenti in officina al momento della visita di revisione o essendo presenti vengono demansionati ad altre attività non facenti parte della visita di revisione. Abbiamo anche evidenziato i casi di officine autorizzate che operano senza ispettore perchè licenziato, ma continuano ad effettuare visite di revisione sfruttando le qualifiche dell'ispettore licenziato perchè non hanno comunicato il licenziamento agli enti preposti. Per evitare e prevenire



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

tutti questi atti truffaldini proponiamo che l'accesso al software di prenotazione sia protetto con il riconoscimento dell'identità digitale dell'ispettore (**SPID**) al posto dell'utilizzo di una semplice password come si fa attualmente.

Altra scorrettezza utilizzata da diverse officine autorizzate che porta a delle revisioni facili è lo sconto sulla tariffa della revisione. Secondo il legislatore la tariffa della revisione è un corrispettivo in denaro il cui valore è imposto dallo stato per dare una giusta remunerazione a chi svolge il servizio di revisione ma anche per avere una tariffa uniforme su tutto il territorio nazionale. Molte officine autorizzate propongono sconti che arrivano fino a 30,00 euro, altri propongono un rimborso in buoni spesa o in buoni carburanti. Questo comportamento crea concorrenza sleale e confusione nei confronti sia degli utenti finali che delle officine autorizzate che vogliono lavorare nella legalità. Una soluzione a questo problema potrebbe essere quella che adottando la prenotazione obbligatoria 24 ore prima della revisione essa venga validata con l'immediato pagamento del corrispettivo con un sistema tracciabile tipo PagoPa.



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

ALLEGATO 2

SINTESI DELLA DIRETTIVA 2014/45/UE

Per una consultazione completa della direttiva fare riferimento al seguente link

[Direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi](#)

QUAL È L'OBIETTIVO DELLA DIRETTIVA?

La direttiva si prefigge di migliorare la sicurezza stradale fissando requisiti minimi per i controlli tecnici periodici dei veicoli e dei loro rimorchi nell'[Unione europea](#) (Unione).

PUNTI CHIAVE

Ambito di applicazione

La legge si applica ai veicoli in grado di raggiungere una velocità superiore a 25 km/h nelle seguenti categorie:

- autovetture e veicoli commerciali leggeri (categorie M1 e N1) da sottoporre a controlli quattro anni dopo la data della prima immatricolazione e successivamente ogni due anni;
- veicoli della categoria M1 impiegati come taxi o ambulanze, autobus o minibus (M2, M3), autoveicoli pesanti (N2, N3) e rimorchi pesanti (O3, O4) da sottoporre a controlli un anno dopo la prima immatricolazione e successivamente ogni anno;
- trattori veloci di velocità nominale di 40 km/h (T5) e utilizzati in ambito commerciale da sottoporre a controlli quattro anni dopo la prima immatricolazione e successivamente ogni due anni.

Motocicli potenti

I veicoli della categoria L con un motore superiore a 125 cm³ saranno sottoposti a controlli dal 2022 a meno che le statistiche sulla sicurezza stradale per i cinque anni precedenti dimostrino che lo stesso livello di sicurezza stradale potrebbe essere raggiunto con misure alternative.

Controlli tecnici prima della scadenza dei termini

In determinate circostanze, i veicoli potrebbero dover essere sottoposti a controlli prima della debita scadenza:

- dopo un incidente;
- se il titolare del certificato di immatricolazione è cambiato;
- al raggiungimento di 160 000 km;
- qualora la sicurezza stradale sia gravemente compromessa.

Esenzioni

Le seguenti tipologie di veicoli possono essere escluse dai controlli tecnici:

- veicoli di interesse storico;
- veicoli diplomatici;
- veicoli utilizzati da forze armate, polizia, dogana, vigili del fuoco o solo per attività agricole e forestali;



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

- veicoli utilizzati esclusivamente nelle isole piccole.

Centri di controllo approvati

Ogni [Stato membro](#) dell'Unione deve predisporre centri di controllo approvati e conformi, mentre gli ispettori devono soddisfare criteri di competenza ed essere esenti da qualsiasi conflitto di interessi.



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

Valutazione delle anomalie

- Le anomalie sono classificate come lievi, gravi o pericolose. Una lieve anomalia non è sufficiente perché un veicolo non superi un controllo.
- Se le anomalie sono pericolose, l'uso del veicolo su strade pubbliche può essere sospeso fino a quando il guasto non viene eliminato.

Certificato di revisione

Quando un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro dell'Unione è reimmatricolato, il suo certificato deve essere riconosciuto dagli altri Stati membri, anche se la proprietà è cambiata. Entro il 2021, i centri di controllo saranno tenuti a condividere le informazioni pertinenti con l'autorità competente del proprio paese.

Piattaforma elettronica europea di informazioni sui veicoli

La fattibilità, i costi e i vantaggi dell'istituzione di una piattaforma elettronica europea di informazioni sui veicoli devono essere esaminati.

Frode

- Per individuare le frodi sui contachilometri, occorre che le informazioni relative al precedente controllo siano messe a disposizione degli ispettori.
 - La manomissione della distanza percorsa di un veicolo è considerata un reato punibile.



SICUREZZA STRADALE E REVISIONE VEICOLI

2023

ALLEGATO 3

AS1874 – TARIFFA PER LA REVISIONE DEI VEICOLI A MOTORE

Roma, 16 dicembre 2022

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, a seguito del ricevimento di una segnalazione relativa alla fornitura dei servizi di revisione degli autoveicoli attraverso l'offerta di sconti sulle tariffe, nell'esercizio dei propri poteri di segnalazione di cui all'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, nella sua riunione del 13 dicembre 2022 ha inteso svolgere le seguenti osservazioni. L'Autorità si è già occupata, nella segnalazione AS15551, del tema della derogabilità della tariffa prevista dall'articolo 2 del Decreto Ministeriale 2 agosto 2007, n. 161, evidenziando che la fissazione di una tariffa per le operazioni di revisione dei veicoli a motore deve ritenersi abrogata per effetto delle misure di liberalizzazione che hanno eliminato dall'ordinamento le restrizioni all'esercizio delle attività economiche che non siano giustificate da esigenze imperative di interesse generale e costituzionalmente rilevanti. [Cfr. Segnalazione AS1555 del 14 novembre 2018, in boll. 2/2019.] Più nel dettaglio, l'articolo 80, comma 12, d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), di conseguenza, l'articolo 2 del Decreto Ministeriale 2 agosto 2007, n. 161, che fissa la tariffa per le revisioni eseguite dalle officine autorizzate, secondo l'Autorità devono ritenersi abrogati dall'articolo 34 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, in legge 22 dicembre 2011, n. 214 *Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici* (SALVA-ITALIA), ai sensi del quale «la disciplina delle attività economiche è improntata al principio di libertà di accesso, di organizzazione e di svolgimento, fatte salve le esigenze imperative di interesse generale, costituzionalmente rilevanti e compatibili con l'ordinamento comunitario, che possono giustificare l'introduzione di previ atti amministrativi di assenso o autorizzazione o di controllo, nel rispetto del principio di proporzionalità. Sono abrogate le seguenti restrizioni disposte dalle norme vigenti: [...] f) l'imposizione di prezzi minimi o commissioni per la fornitura di beni o servizi [...]». Analoghe disposizioni erano già contenute nel d.l. 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, in legge 14 settembre 2011, n. 148, *Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo* (manovra bis) il quale, all'articolo 3, prevede l'abrogazione delle norme recanti «l'imposizione di prezzi minimi o commissioni per la fornitura di beni o servizi». L'Autorità prende atto della comunicazione del 14 gennaio 2019, con cui codesto Ministero ha fornito la propria ricostruzione normativa concludendo che l'attività di revisione dei veicoli è attività pubblicistica, anche quando esercitata da soggetti privati espressamente autorizzati, e che quindi la tariffa ha natura giuridica di tassa e non risulterebbe abrogata. Alla luce di tale comunicazione, tenuto conto dell'incertezza giuridica che ancora vige su questo specifico tema, l'Autorità auspica che la tariffa di cui trattasi, quando richiesta da operatori privati, venga espressamente abrogata. Ciò consentirebbe alle officine autorizzate di operare in un regime di piena concorrenza garantendo ai consumatori di poter beneficiare di consistenti riduzioni di prezzo. Infatti, le esigenze di tutela della sicurezza stradale, sottese allo stringente regime di autorizzazione previsto per l'esercizio dell'attività di revisione da parte dei privati, non possono giustificare anche il mantenimento di una tariffa. Ciò, in quanto, il regime autorizzatorio e i relativi controlli, previsti dalla disciplina di settore, già tutelano il mantenimento di un adeguato livello qualitativo del servizio. La previsione di una tariffa non appare quindi necessaria e proporzionata a garantire la qualità del servizio e, di conseguenza, la connessa esigenza di tutela della sicurezza stradale. L'Autorità invita a comunicare, entro un termine di quarantacinque giorni dalla ricezione della presente segnalazione, le determinazioni assunte con riguardo a quanto evidenziato. La presente segnalazione sarà pubblicata sul Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL PRESIDENTE

Roberto Rustichelli

(Cfr. Segnalazione AS1555 DEL 14 Novembre 2018, in boll. 2/2019)

ALLEGATO 4

Dimostrazione di elusione targa



Foto del veicolo utilizzato per la dimostrazione

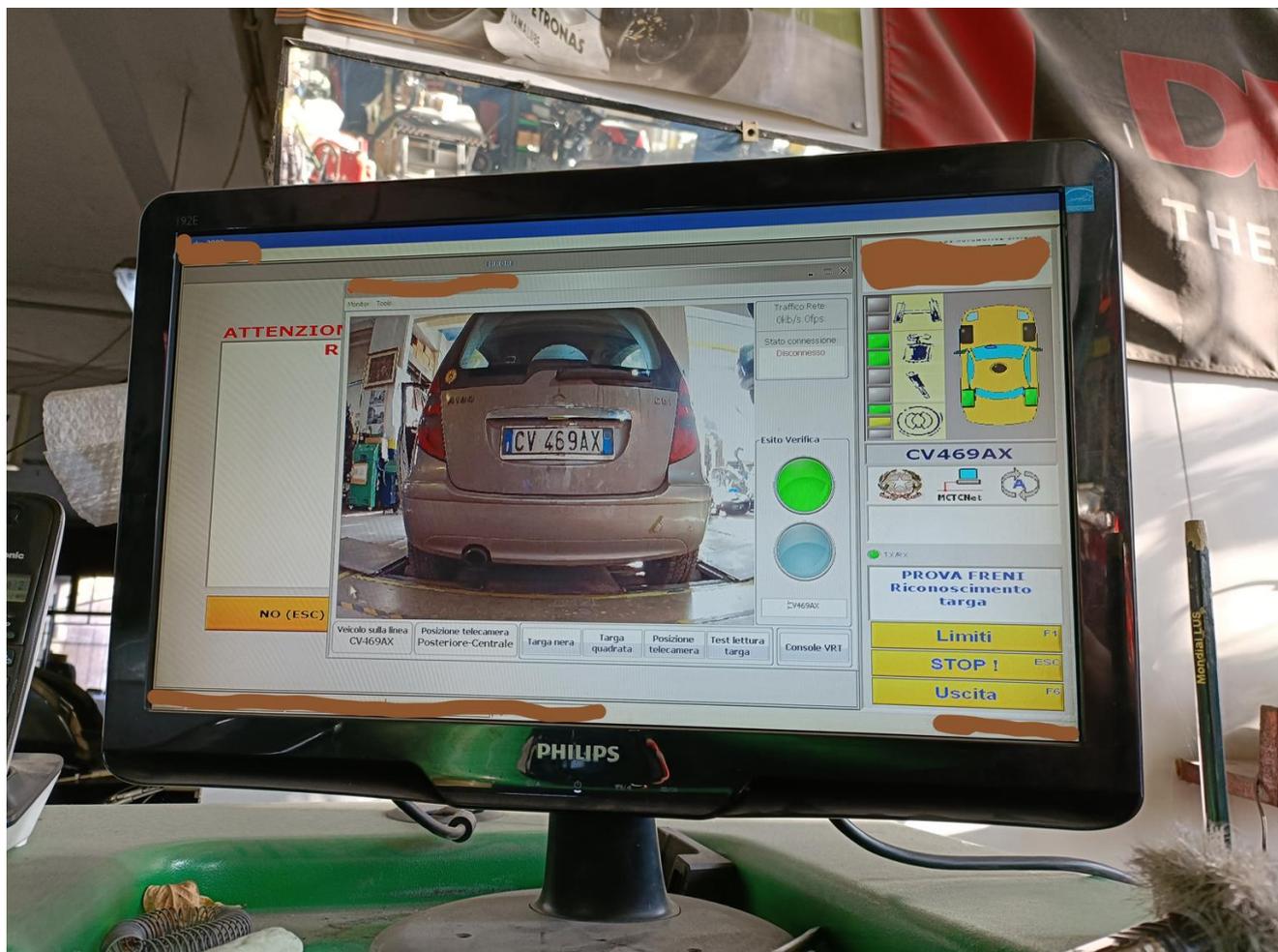


Foto del riconoscimento targa corretto



Foto targa contraffatta

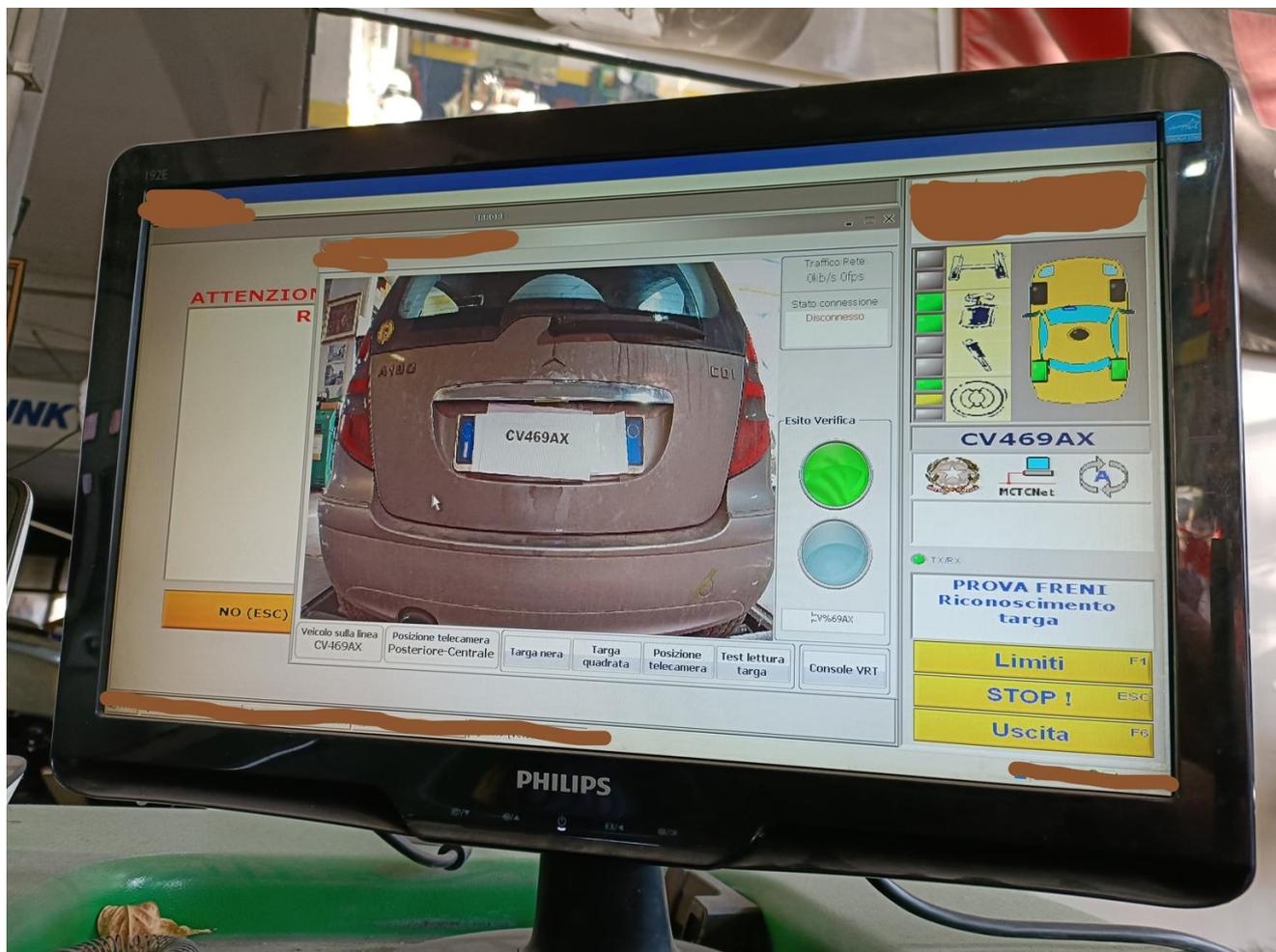


Foto riconoscimento targa contraffatto

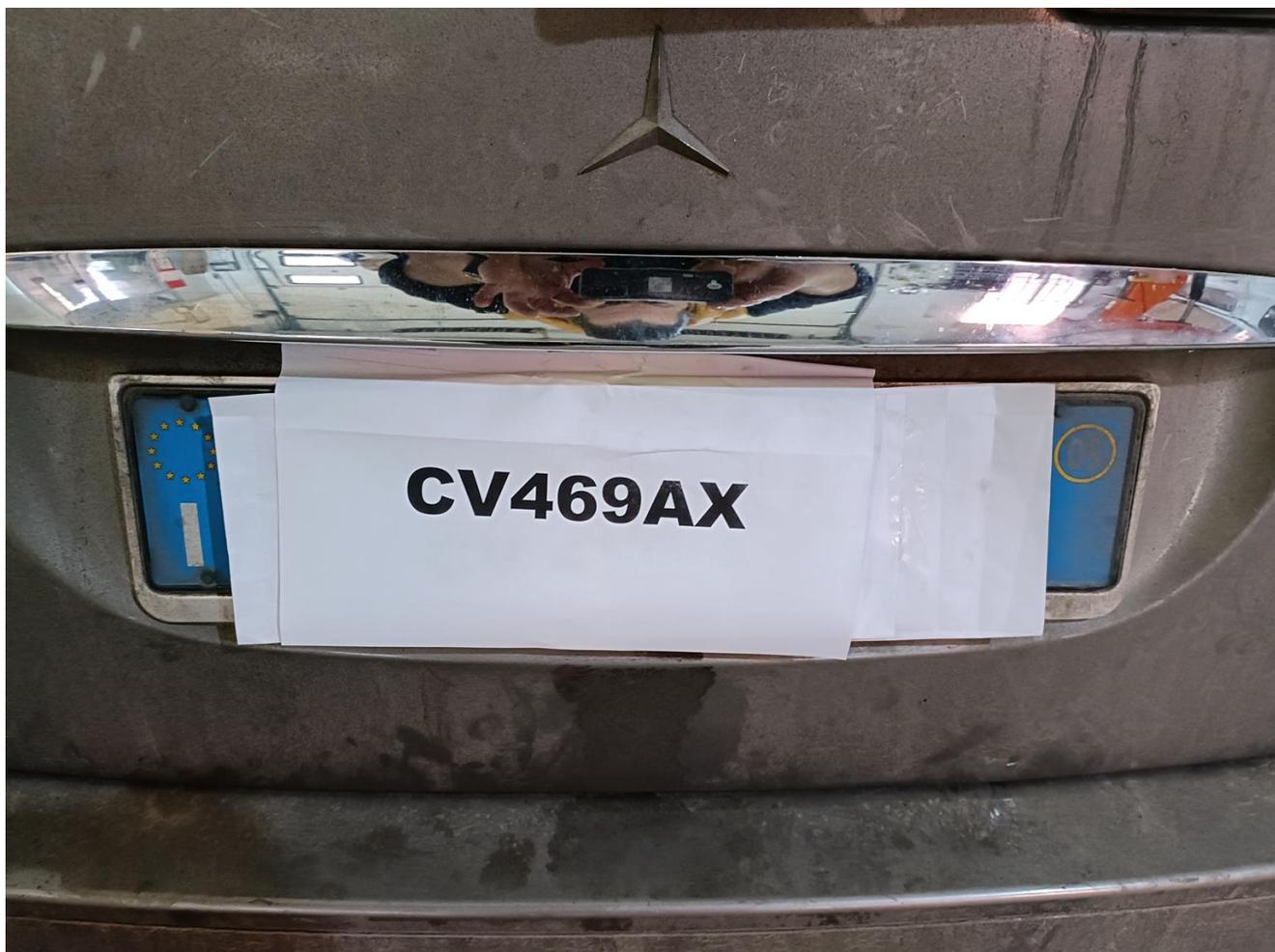


Foto particolare targa contraffatta

CV469AX

Dimensioni reali della targa contraffatta



**SICUREZZA STRADALE
E
REVISIONE VEICOLI**

2023

A nome di tutti gli associati di AICC ringrazio di cuore l'Onorevole Enzo Amich per il tempo che ci ha dedicato e spero ci dedicherà ancora in futuro. Spero che questa nostra relazione sia solo l'inizio di una più profonda e concreta collaborazione.

Rinnovo i ringraziamenti e auguro un buon lavoro.

Assemimi (CA) 21.06.2023

**Il Presidente di AICC
Geom. Gianluca Massa**