



AIR M.P.
ASSOCIAZIONE ISPETTORI REVISIONE
MEZZI PESANTI

AUDIZIONE IN COMMISSIONE

Audizione del rappresentante dell'Associazione Ispettori Revisione Mezzi Pesanti, nell'ambito della discussione delle risoluzioni 7-00092 Caroppo, 700103 Pastorella, 7-00104 Maccanti, 7-00108 Gaetana Russo, 7-00110 Iaria e 7-00116 Ghirra, recanti iniziative in materia di conseguimento della patente di guida, di documento unico di circolazione, di uffici della motorizzazione civile e di revisione dei veicoli pesanti.
ROMA 21 GIUGNO 2023

CAMERA DEI
DEPUTATI
IX COMMISSIONE
TRASPORTI

INDICE

- 1. Premessa**
- 2. Risoluzione in Commissione 7-00116 presentata dall'On. Francesca Ghirra**
- 3. Risoluzione in Commissione 7/00104 presentata dall'On. Elena Maccanti**
 - 3.1 Sulla disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione prot. n. 39957 del 20.12.2022 e sulle direttive di talune Direzioni Generali Territoriali richiamate nelle premesse della Risoluzione**
 - 3.1.1 Le vere ragioni della mancata e falsa applicazione della disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione prot. n. 39957 del 20.12.2022**
 - 3.2 Sugli impegni al Governo - Possibile soluzione nell'immediato**
 - 3.3 Sull'impegno al governo a valutare l'opportunità di adottare le necessarie iniziative volte a superare gli ostacoli alla piena attuazione della disciplina che prevede la facoltà di affidare in concessione a soggetti privati le revisioni dei cosiddetti veicoli pesanti**
 - 3.4 Osservazioni sull'attuale formulazione dell'art. 80, comma 8. C.d.S.**
- 4. Risoluzioni 7/00092 e 7/00108 presentate rispettivamente dagli Onorevoli Caroppo e Russo**
- 5. Risoluzioni in Commissione 7-00103 e 7-00110 presentate rispettivamente dagli Onorevoli Pastorella e Iaria**
- 6. Richieste**

1. Premessa

L'Associazione Ispettori Revisione Mezzi Pesanti, anzitutto, intende esprimere i sensi della più alta stima e gratitudine agli Onorevoli Commissari per la grande sensibilità ai temi trattati nelle Risoluzioni in oggetto e ringrazia, sentitamente, per la preziosa possibilità di essere audita ed offrire, così, il proprio modesto contributo in termini di osservazioni e valutazioni, per quanto di pertinenza della categoria rappresentata.

2. Risoluzione in commissione 7-00116 presentata dall'On. Francesca Ghirra

Si osserva che l'unica strada percorribile al fine di dare soluzione agli ormai intollerabili ritardi ed agli scarsi livelli di efficienza dei servizi resi da "Motorizzazione", è la piena e concreta attuazione della L. 30 Dicembre 2018, n. 145 e L. 09 Novembre 2021, n. 146, con cui il Parlamento Italiano ha legiferato la privatizzazione delle revisioni periodiche dei "veicoli pesanti merci", che, perciò, non sono più di esclusiva competenza ministeriale. Attuare tali previsioni normative significa liberare centinaia e centinaia di risorse umane in favore di una più celere erogazione di altri servizi strategici di competenza del MIT, quali gli esami per il conseguimento delle patenti guida (per lo svolgimento dei quali gran parte di tali risorse sono già formate ed abilitate), la gestione del *front office* e del *back office* per tutte le attività di competenza, lo svolgimento di visite e prove ovvero collaudi, revisioni di veicoli adibiti al trasporto collettivo di persone, di merci deperibili, di merci pericolose e, non ultima, la vigilanza ovvero i controlli e le ispezioni per verificare il regolare svolgimento delle attività delle autoscuole (ad es.: corsi per il recupero delle patenti di guida, corsi per il conseguimento, il rinnovo ed il recupero punti della carta di qualificazione del conducente), delle agenzie pratiche auto (Sportello Telematico dell'Automobilista), dei centri di controllo per la revisione dei veicoli leggeri, delle stazioni di prova ATP, dei corsi di formazione sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali ed analogici e in materia di istruzione dei

conducenti e di controllo sulle attività degli stessi (D.D. 215/2016), dei corsi di formazione per gli ispettori autorizzati alla revisione dei veicoli (art. 10, D.D. 40/2016), ecc., ecc.

Spiace dover constatare che la gestione pubblica di taluni servizi “Motorizzazione” è stata - ed è tuttora - poco efficiente, a causa della conclamata carenza di personale, dell’obsolescenza delle infrastrutture tecnologiche e di tanto altro ancora. Ne ha dimostrato piena consapevolezza anche la stessa Amministrazione, secondo cui *“Altro elemento chiave nella modifica, nel ridisegno del modello di servizio è il trasferimento sugli stakeholders di parte di operatività che oggi è nel perimetro di Motorizzazione. Gli Stakeholders, con i quali abbiamo nel tempo acquisito una grande capacità di coworking... Gli stakeholders possono giocare un ruolo assai importante nell’assorbire delle funzioni che oggi sono all’interno del perimetro di Motorizzazione. E anche questo, opportunamente disegnato, è un grandissimo strumento di superamento delle criticità attualmente osservate. I vantaggi sono evidenti: si riequilibrano i carichi sui dipendenti...”* (Audizione in Commissione Trasporti del Direttore Generale per la Motorizzazione, Ing. Pasquale D’Anzi, 08.03.2022).

Si pensi – ma è difficile anche solo immaginarlo – alle condizioni in cui verserebbero gli uffici provinciali della motorizzazione se avessero dovuto eseguire le quasi 15.000.000 (quindimilioni) di revisioni di veicoli leggeri all’anno, oggi svolte dalle officine private, grazie alla strategica scelta della politica, compiuta circa trent’anni or sono.

Si pensi alle lunghe liste di attesa ed al dispendio di tempo e risorse da parte dell’automobilista che doveva sottoporre a revisione la propria auto, quando tale operazione era di esclusiva competenza ministeriale. Oggigiorno, per effetto dell’avvenuta privatizzazione delle revisioni dei veicoli leggeri, il cittadino deve soltanto recarsi presso una delle 9200 officine, capillarmente distribuite sull’intero territorio

nazionale, la quale sottopone a revisione la vettura, senza nessuna lista di attesa e con un risparmio, in termini di tempo, adempimenti e disagi vari per il cittadino, che compensa il più che minimo aggravio di costi rispetto al servizio erogato direttamente dal pubblico.

L'affidamento ai privati di talune funzioni già di competenza esclusiva del MIT ovvero l'innesto di professionalità esterne, quali gli Ispettori Autorizzati, è sicuramente un'occasione *“per recuperare livelli di servizio adeguati alle esigenze della domanda in tutte le funzioni di motorizzazione erogate sul territorio a beneficio dei cittadini e delle Imprese.”*. Ciò non è sostenuto soltanto dalla scrivente Associazione, rappresentante di interessi di parte, ma dalla stessa Direzione Generale per la Motorizzazione (Circ. DGMOT prot. n. 39957 del 20.12.2022).

Infine, si evidenzia che tornare indietro adesso, in considerazione dello stato di avanzamento dei lavori inerenti all'attuazione del processo di privatizzazione delle revisioni dei mezzi pesanti (D.M. 446/2021, D.D. 40/2022 e decine e decine di disposizioni ministeriali sul tema), significherebbe cestinare anni ed anni di lavoro della P.A. ed il legittimo affidamento di centinaia di liberi professionisti - già formati ed abilitati dalla stesso Ministero - parte dei quali in queste ore è impegnata sul campo, al fianco dell'Amministrazione, per aumentare i livelli di efficacia ed efficienza del servizio reso, a vantaggio esclusivo dei cittadini, del tessuto produttivo e, soprattutto, della sicurezza della circolazione. Evitare che il 14% di veicoli pesanti circoli non in regola con la prescritta revisione, per effetto delle lunghe liste di attesa, è un obbligo di chi governa il Paese. Tornare indietro oggi, inoltre, significherebbe scontrarsi con la chiara ed univoca volontà politica espressa dal Parlamento Italiano, per già ben due volte, con L. 30 Dicembre 2018, n. 145 e L. 09 Novembre 2021, n. 146.

Per tali ragioni, nonché in considerazione che il tempo di erogazione del servizio incide, significativamente, sulla vita dei cittadini e sulla produttività delle aziende, si esprime una valutazione negativa sulla Risoluzione in argomento.

3. Risoluzione in commissione 7/00104 presentata dall'On. Elena Maccanti

Tale Risoluzione non può che meritare un plauso da parte della scrivente Associazione, che condivide pienamente tutti gli obiettivi per i quali si intende impegnare il Governo.

Tuttavia, si ritiene opportuno fare alcune considerazioni utili ad una più completa individuazione delle criticità, in modo che la Commissione ed ogni singolo Deputato della Repubblica che la compone possano avere a disposizione quanti più elementi possibili per l'eventuale esercizio delle prerogative di Legge.

3.1 Sulla Circolare della Direzione Generale per la Motorizzazione prot. n. 39957 del 20.12.2022 e sulle direttive di talune Direzioni Generali Territoriali richiamate nelle premesse della Risoluzione

La Direzione Generale per la Motorizzazione, con disposizione prot. n. 39957 del 20.12.2022, alla luce della *“gravissima carenza di personale presso molti Uffici della motorizzazione civile”* e ritenendo che *“proprio con il supporto delle suddette professionalità esterne (IA), è necessario ricondurre progressivamente ai “fisiologici” 30gg i tempi di attesa per l'erogazione”* di altri servizi di competenza (esami di guida per il conseguimento della patente, revisione autobus, collaudi), nonché *“nell’ottica di avviare il progressivo – ormai ineludibile e non procrastinabile – recupero di tempestività nell'erogazione dei servizi sopra elencati”*, ha stabilito che *“a partire dal 1° febbraio 2023, anche nelle more del rilascio in esercizio di un applicativo dedicato, le DGT, in quanto Organismi di Supervisione, anche avvalendosi dei direttori degli Uffici e delle Sezioni a questi afferenti, potranno autorizzare – ai sensi dei commi 3 e 4 dell’art.*

17 del DM 446/21 – sedute di revisione presso centri autorizzati ex L. 870/86 designando, per l'esercizio delle funzioni tecniche connesse, un Ispettore Autorizzato (modulo C) regolarmente iscritto al RUI...”, precisando che “il personale interno, compresi gli Ispettori di revisione abilitati, saranno prioritariamente dedicati all'esercizio” di altri e diversi compiti d'istituto, quali gli esami di guida per il conseguimento della patente (punto 1 della disposizione in parola).

Ciò nonostante, in mezza Italia, ovvero in Sardegna, Lazio, Abruzzo, Umbria, Toscana, Liguria, Piemonte e Lombardia, le articolazioni periferiche del Ministero **non hanno ancora programmato, fino ad oggi, nessuna seduta di revisione destinata agli Ispettori Autorizzati disponibili.**

Nell'altra metà del Paese, invece, v'è una falsa applicazione della disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione prot. n. 39957 del 20.12.2022. Appare piuttosto evidente, infatti, che, per dare attuazione alla citata disposizione, non occorre programmare ulteriori sedute rispetto alla programmazione basata sulle risorse interne – come, invece, è stato disposto - ma è necessario programmare sedute di revisione di “veicoli pesanti merci” **in sostituzione** delle tradizionali sedute. Solo in tal modo possono liberarsi risorse interne da impiegare in altre attività d'istituto “...per recuperare livelli di servizio adeguati alle esigenze della domanda in tutte le funzioni di motorizzazione erogate sul territorio a beneficio dei cittadini e delle Imprese.”. E solo in tal modo è attuata la disposizione secondo cui “Il personale interno, compresi gli Ispettori di revisione abilitati, saranno prioritariamente dedicati all'esercizio delle attività di cui ai precedenti punti 1., 2., 3..”. Finché le sedute con il personale esterno all'Amministrazione non saranno programmate ed autorizzate **in sostituzione** di quota parte delle sedute destinate al personale interno, la Circolare DGMOT prot. n. 39957 del 20.12.2022 rimarrà inattuata.

Ma perché le articolazioni periferiche del MIT ostacolano l'innesto di professionalità esterne? Eppure, in considerazione della grave carenza di personale, avrebbero dovuto accoglierle a braccia aperte! Perché la disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione prot. n. 39957 del 20.12.2022 ha avuto come conseguenza lo stato di agitazione di parte del personale tecnico della motorizzazione? Sono queste le domande a cui dover dare una risposta se si vuole individuare la causa da rimuovere e dare, così, soluzione alla problematica.

3.1.1 Le vere ragioni della mancata e falsa applicazione della disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione prot. n. 39957 del 20.12.2022

In considerazione della gravissima e conclamata carenza di personale e degli insopportabili ritardi nell'erogazione dei servizi, non è arduo comprendere le vere motivazioni che sono alla base del mancato o ridotto impiego degli ispettori autorizzati. Ragioni, tra l'altro, addirittura esplicitate dalla stessa Amministrazione. Infatti, la risposta si rinviene nelle direttive di alcune Direzioni Generali Territoriali che, come riportato nel testo della stessa Risoluzione presentata dall'On. Maccanti, sono *“volte a specificare che la presenza di ispettori autorizzati non dovrà in alcun modo inficiare l'operatività in conto privato del personale dell'Amministrazione in ragione della disponibilità fornita”*. In altre parole: prima le ore di lavoro straordinario (i.e.: conto privato) del personale dell'Amministrazione e, poi, gli ispettori esterni. Da tale disposizione emerge la volontà di talune Direzioni Generali Territoriali, nonostante l'inutilizzata disponibilità degli ispettori Autorizzati, di continuare ad utilizzare il lavoro straordinario del proprio personale come fattore ordinario di programmazione del tempo di lavoro e di copertura dell'orario, in dubbia aderenza all'art. 25 del Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro relativo al personale del comparto Funzioni Centrali sottoscritto il 12.02.2018, che recita: *“Le prestazioni di lavoro straordinario sono rivolte a fronteggiare situazioni di lavoro eccezionali e, pertanto, non possono essere utilizzate*

come fattore ordinario di programmazione del tempo di lavoro e di copertura dell'orario di lavoro”.

A dimostrazione di tanto, si evidenzia che, con le Circolari Ministeriali prot. n. 8259 RU del 01.04.2015, prot. 1113 del 13.05.2015, RU/4791 del 27.02.2017, prot. n. 11423 del 25.05.2017, è stato introdotto un nuovo sistema di prenotazione delle revisioni *“non più legato al numero dei veicoli per ogni turno di revisione, ma alla durata temporale di ogni turno (ad es. 3 ore, 4 ore, ecc.) ...La nuova procedura consente, all'Ufficio Motorizzazione civile, competente per territorio, di configurare le sedute per le sedi dove vengono effettuate le operazioni di revisione e collaudo. Per ogni seduta sarà individuata la fascia oraria nella quale si effettuano le operazioni di controllo e la durata delle operazioni stesse. Per ciascuna delle tipologie di veicoli sopra indicate, devono essere definiti: durata (tempi standard), orario di inizio, orario di fine. ...La durata del turno delle revisioni (3 ore, 4 ore o altro periodo di tempo) viene stabilita da ogni UMC in base alle proprie esigenze.”.* Nonostante il nuovo sistema, pertanto, consenta all'UMC di definire in anticipo la fascia oraria nella quale gli ispettori incaricati devono effettuare le operazioni di revisione, l'UMC di Napoli, tanto e solo per fare un esempio, avendo individuato ordinariamente, fino ad Aprile u.s., le fasce orarie 08:00-20:00 o 12:00-20:00 (dal Lunedì al Venerdì) e 08:00-18:00 (il Sabato), e dallo scorso mese di Maggio, 12:30 – 20:30 (dal Lunedì al Venerdì) e 08:00 – 18:00 (il Sabato), programma in maniera ordinaria le prestazioni lavorative in orario straordinario dei propri Ispettori Abilitati. Lo straordinario è divenuto ordinario, con la conseguenza che l'Ufficio consente, ordinariamente ed in modo predeterminato, agli Ispettori Abilitati (dipendenti dell'Amministrazione) di lavorare fino a 80 (ottanta) ore settimanali, nonostante l'inutilizzata disponibilità degli ispettori autorizzati. Per il passato, quando le sedute erano configurate con il numero massimo di veicoli revisionabili ed i tempi per le operazioni di revisione di ogni singolo veicolo non erano predefiniti, non era dato sapere,

in anticipo, se le operazioni si sarebbero concluse in orario ordinario o se, invece, ci sarebbe stato bisogno di ricorrere allo straordinario, in aderenza all' art. 19, comma 3, L.870/86, ed alle molteplici disposizioni ministeriali sul punto. L'allora Capo Dipartimento, Ing. Amedeo Fumero, nel giustificare le perplessità contabili per l'eccessivo lavoro straordinario, ha chiarito: *“è inevitabile che l'esaminatore/operatore possa protrarre la propria attività lavorativa oltre le 9 ore di lavoro giornaliero. Né è ragionevolmente ipotizzabile la improvvisa cessazione della prestazione allo scadere delle 9 ore in quanto relativo ad attività che per loro natura non possono essere diluite nel tempo o differite.”*. Da tale assunto emerge con solare evidenza che l'attività era programmata per le nove ore di lavoro ordinario e che, qualora non si fosse ultimata la prestazione richiesta, sarebbe stato legittimo il ricorso allo straordinario, peraltro, a carico del privato ai sensi dell'art. 19, comma 3, L. 870/86.

Oggi giorno, con le regole in vigore che hanno preventivato i tempi delle operazioni consentendo all'Ufficio di impostare preventivamente la fascia oraria di svolgimento delle stesse ed in considerazione della disponibilità del personale esterno autorizzato, non ci sono le ragioni logiche ed i presupposti giuridici per cui l'UMC possa impostare, in maniera programmata, preordinata, ordinaria e continuativa l'orario di fine delle operazioni alle ore 20:30, cioè, già ricadente in orario straordinario. Il lavoro straordinario per le revisioni dei veicoli – compito d'istituto ordinario - dovrebbe essere eccezionale ed occasionale, nonché uno strumento a cui ricorrere soltanto nel caso in cui si andasse oltre i tempi minimi per l'esecuzione delle operazioni stabiliti dalla Circolare RU/4791 del 27.02.2017 e s.m.i., ovvero per far fronte a situazioni eccezionali dovute al mancato soddisfacimento della domanda con il solo personale esterno all'Amministrazione.

Appare evidente che le articolazioni periferiche del Ministero, in dubbia osservanza del CCNL, utilizzino il lavoro in orario straordinario, strumento eccezionale, come fattore ordinario di programmazione del tempo di lavoro e di copertura dell'orario.

Peraltro, quanto sopra si verifica ad opera di una Pubblica Amministrazione ed all'interno di un quadro normativo comunitario e nazionale (D.L.gs. 66/2003 e s.m.i. che attua le direttive 93/104/CE e 2000/34/CE concernenti l'organizzazione dell'orario di lavoro) che sembrerebbe non consentirlo affatto. A nulla rileva la previsione di cui all'art. 19, comma 3, L. 870/86, volta ad onerare il privato richiedente del pagamento delle spese sostenute per il lavoro straordinario espletato dal personale "qualora" le operazioni non dovessero concludersi nell'ambito dell'orario di lavoro ordinario. Giammai l'art. 19, L. 870/86, e le numerose disposizioni ministeriali sul tema hanno previsto che le sedute esterne possano addirittura iniziare in orario straordinario, come invece avviene in diversi Uffici del Paese.

L'art. 4, D.Lgs. 66/2003, rubricato "Durata massima dell'orario di lavoro", ha stabilito che la durata "*dell'orario di lavoro non può in ogni caso superare, per ogni periodo di sette giorni, le quarantotto ore, comprese le ore di lavoro straordinario.*" E l'art. 5, comma 3, D.Lgs. 66/2003, recita: "*In difetto di disciplina collettiva applicabile, il ricorso al lavoro straordinario è ammesso soltanto previo accordo tra datore di lavoro e lavoratore per un periodo che non superi le duecentocinquanta ore annuali.*". Il CCNL del comparto Funzioni Centrali prevede il limite massimo annuo di 200 ore di lavoro straordinario.

Ciò detto, e nonostante gli Ispettori Autorizzati abbiano comunicato la propria disponibilità a tutte le Direzioni Generali Territoriali, gli Uffici della Motorizzazione Civile continuano ad utilizzare, per l'espletamento delle revisioni periodiche dei "veicoli pesanti merci", il lavoro straordinario del proprio personale come fattore ordinario di programmazione del tempo di lavoro e di copertura dell'orario, senza giustificare,

tuttavia, le ragioni per utilizzare tale strumento, alla luce della disponibilità fornita dai professionisti esterni autorizzati, rimasta in gran parte inutilizzata.

I dipendenti dell'Amministrazione che effettuano sedute esterne superano sistematicamente le 36 ore settimanali, superando finanche 75 ore settimanali, al netto dei tempi di viaggio per raggiungere la sede esterna (più il ritorno) - che pure sono computati nell'orario di servizio del personale - e prestando attività lavorativa anche il Sabato, giornata non lavorativa. La penosità del lavoro svolto, oltre ogni limite (fino ad oltre 80 ore a settimana), non è conforme al principio di proporzionalità di cui all'art. 36 della Costituzione.

L'Amministrazione sembrerebbe esporre il fianco ad eventuali rivendicazioni del danno da usura psico-fisica derivante dal lavoro svolto in assoluta eccedenza delle 36 ore settimanali, pur potendo utilizzare in maniera più assidua gli Ispettori Autorizzati in modo da ridurre le ore di lavoro straordinario. Appare superfluo evidenziare che a nulla rileva la preventiva dichiarazione di disponibilità dei funzionari ad effettuare lo straordinario oltre i limiti di legge. Peraltro, in un eventuale infortunio, tale violazione potrebbe evidenziarsi anche in sede penale, ai fini della valutazione della responsabilità del datore di lavoro.

Sul punto, si invita l'On. Russo, quale componente della Commissione Parlamentare d'Inchiesta sulle condizioni di lavoro in Italia, sullo sfruttamento e sulla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro pubblici e privati, a portare all'attenzione della neocostituita Commissione quanto eventualmente ritenuto di competenza.

Per fornire qualche numero ci si permette di fare l'esempio di Napoli, non perché si intendano ignorare le altre realtà, ma soltanto perché, stando ai dati forniti dalla stessa Direzione Generale per la Motorizzazione in sede di audizione dinnanzi a questa stessa Commissione, quella di Napoli è la sede provinciale della Motorizzazione che ha il più

basso rapporto di risorse in organico rispetto alla popolazione servita: meno di tre dipendenti per ogni 100.000 abitanti. Ebbene, ciò nonostante, a Napoli, benchè per i mesi di Maggio e Giugno c.a. gli Ispettori Autorizzati si siano resi disponibili tutti i giorni, dal Lunedì al Sabato, dalle ore 08:00 alle 20:00, l'Ufficio provinciale della Motorizzazione Civile ha programmato ben 379 (trecentosettantanove) sedute di operazioni tecniche fuori sede da svolgersi a cura del personale interno all'Amministrazione, quasi completamente in orario di lavoro straordinario, e soltanto 8 (otto) sedute destinate agli Ispettori Autorizzati. Questi ultimi, pertanto, su 51 giorni di disponibilità, sono rimasti per ben 43 giorni con le braccia incrociate. Se fosse stato utilizzato un solo ispettore al giorno, alla luce della circostanza che tutto il personale tecnico dell'UMC di Napoli è già abilitato anche all'esercizio delle funzioni di esaminatore, si sarebbero liberati ben 43 esaminatori per svolgere altrettante sedute d'esami per il conseguimento della patente di guida o da impiegare in altri servizi d'istituto, al fine di abbreviarne i tempi di erogazione ad esclusivo vantaggio dell'utenza indifferenziata.

Appare di solare evidenza che l'arbitrario – se non illegittimo - svolgimento, oltre le previsioni contrattuali, di migliaia di ore di lavoro straordinario retribuito all'anno, fa sorgere in capo al personale del Ministero un interesse economico confliggente con l'interesse pubblico, consistente nell'ostacolare, nonostante la grave carenza di personale ed i livelli di servizio inadeguati alle esigenze della domanda, l'impiego degli Ispettori Autorizzati. Personale esterno che, se utilizzato secondo gli indirizzi della disposizione DGMOT prot. n. 39957 del 20.12.2022, le ordinarie regole di buon senso, e soprattutto, senza sgambetti di basso profilo, contribuirebbe, non poco, ad aumentare i livelli di efficienza, efficacia e tempestività del servizio offerto dalla P.A.

Ma è proprio questo il punto: il livello di efficienza e tempestività del servizio. Infatti, se la mole di lavoro arretrato dovesse azzerarsi e, quindi, il servizio offerto dalla P.A. divenire rapido ed efficiente, il personale tecnico ed esaminatore non percepirebbe

più il compenso per il lavoro straordinario svolto oltre ogni limite di ragionevolezza. Il conflitto di interessi, sorto per effetto della perdurante inosservanza delle regole, è lapalissiano.

Ecco spiegata la vera motivazione delle direttive di talune Direzioni Generali Territoriali e la vera ragione che ha animato la protesta di poche decine di funzionari tecnici, peraltro, considerata del tutto marginalmente dalle stesse associazioni sindacali di riferimento, ben conscie di non poter tirare troppo la corda.

Ed è in tale contesto che si inseriscono le considerazioni dell'On Rotelli in sede di audizione della Direzione Generale per la Motorizzazione del 08.03.2022, secondo cui la Commissione ha la *“sensazione di essere una controparte in una specie di giudizio nel quale, da una parte, ci sono i rappresentanti del popolo, i Deputati, i Parlamentari, dall'altra parte, c'è il Ministero con la Motorizzazione. E quindi qui proviamo a dare delle indicazioni, delle idee, a proporre degli emendamenti, a fare degli ordini del giorno, a inserire delle idee in quelli che possono essere i vari provvedimenti importanti - abbiamo citato il milleproroghe, le finanziarie - per andare a migliorare una serie di procedimenti ma, ogni volta, come sottolineato benissimo negli interventi che mi hanno anticipato, c'è una risposta negativa. Come se ci si trovasse di fronte una struttura, un'entità, che prova a difendersi...”*.

Col senno di poi, appare chiaro che la sensazione della Commissione era fondata. Viste le disposizioni scritte e rimaste solo sulla carta, il messaggio, alla prova dei fatti, è chiaro: *not in my back yard!* Fate tutte le modifiche che volete, innovate ciò che vi pare, ma non nel mio giardino. Le revisioni sono nostre e le facciamo noi! Poco importa che, a causa delle liste di attesa, il 14% (media nazionale) dei veicoli pesanti circoli non in regola con la prescritta revisione, poco importa che in Toscana tale numero sale al 21% ed in Sardegna, addirittura al 39%, poco importano i tempi di attesa del mondo produttivo per l'adempimento ad un obbligo di Legge, poco importano le previsioni

normative comunitarie e nazionali, poco importano le disposizioni della Direzione Generale per la Motorizzazione, poco importano le risorse pubbliche impiegate per abilitare personale esterno inutilizzato... Le revisioni deve farle il personale dell'Amministrazione e, soprattutto, utilizzando ordinariamente il lavoro straordinario!

In tal senso, anche la "Direttiva" prot. n. 110 del 07.06.2023 della Direzione Generale Territoriale del Nord Ovest che, in modo del tutto subdolo, ha introdotto un motivo di incompatibilità degli ispettori autorizzati chiaramente non previsto dalla norma. È stata prevista, infatti, una nuova incompatibilità all'esercizio delle funzioni di ispettore autorizzato in capo ai titolari o dipendenti delle sedi predisposte ex art. 19, L. 870/86. Evidentemente, il Direttore Generale ha pensato di avere il potere di sostituirsi al Legislatore! Con un solo atto, ha modificato il combinato disposto dell'art. 17, commi 4 e 5, D.M. 446/2021, dell'art. 1, lett. c), D.M. 446/2021 e dell'art. 3, comma 1, lett. p), D.M. 214/2017, con la conseguenza di ridurre ancor di più la platea dei potenziali ispettori autorizzati e di rendere disomogenea sul territorio nazionale l'applicazione della disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione prot. n. 39957 del 20.12.2022.

Fatte le dovute eccezioni (l'Ufficio della Direzione Generale Territoriale del SUD è stata l'unica articolazione periferica a centrare appieno il *dies a quo* fissato dalla DG MOT, lavorando alacremente per consentire l'utilizzo del personale esterno), appare piuttosto evidente che c'è un problema di *governance* delle articolazioni periferiche del MIT, che ha come conseguenza, l'inosservanza delle regole che la stessa P.A. si è data ed una disinvoltata organizzazione del lavoro del personale.

3.2 Sugli impegni al Governo – Possibile soluzione nell'immediato

Ferma restando la piena condivisione di tutti gli obiettivi per cui la Commissione intende impegnare il Governo, si osserva che il raggiungimento degli stessi non potrà che

avvenire a medio termine. Invece, la semplice e pedissequa applicazione della già esistente disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione prot. n. 39957 del 20.12.2022 consentirebbe, da subito, di liberare centinaia di funzionari tecnici, già abilitati anche all'esercizio della funzione di esaminatore, che, anziché essere impiegati nello svolgimento di sedute di revisione – come lo sono attualmente – potrebbero svolgere, già nell'immediato, gli esami per il conseguimento della patente di guida.

La piana applicazione della disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione prot. n. 39957 del 20.12.2022 equivarrebbe all'assunzione di circa 250 nuovi esaminatori, con il risultato di ridurre significativamente i tempi di attesa per sostenere l'esame finalizzato al conseguimento della patente di guida.

All'oggi, si eseguono circa 730.000 (settecentotrentamila) revisioni di "veicoli pesanti merci" all'anno. Considerato che, secondo la vigente normativa, un ispettore esterno all'Amministrazione può revisionare al massimo 24 veicoli al giorno, è semplice calcolare che, in una settimana, se fosse impiegato 5 giorni, revisionerebbe 120 veicoli. Di conseguenza, su base annua, ne revisionerebbe all'incirca 6000. Da una semplice operazione aritmetica, emerge che basterebbero soltanto 121 ispettori esterni per liverare le 784 unità di personale tecnico di Motorizzazione dall'incombenza di dover sottoporre a revisione i "veicoli pesanti merci".

L'impiego di un numero di ispettori privati superiore alle 121 unità rappresenta, poi, la leva da utilizzare per abbreviare i tempi di attesa per la revisione dei veicoli pesanti. Raddoppiando il numero di ispettori impiegati, i tempi di attesa si dimezzano. A Dicembre u.s., erano 108 gli ispettori privati autorizzati ad eseguire le revisioni dei veicoli pesanti merci. Non avendo accesso al RUI, non si conosce il numero degli attuali ispettori autorizzati ma, all'oggi, se ne stima un numero di circa 300.

Dunque, per ricondurre, già nell'immediato, i servizi erogati da Motorizzazione ad un livello di efficienza significativamente maggiore a vantaggio dell'utenza tutta, sarebbe necessario, anzitutto, che le articolazioni periferiche del Ministero attuino, per davvero, la disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione prot. n. 39957 del 20.12.2022.

3.3 Sull'impegno al governo a valutare l'opportunità di adottare le necessarie iniziative volte a superare gli ostacoli alla piena attuazione della disciplina che prevede la facoltà di affidare in concessione a soggetti privati le revisioni dei cosiddetti veicoli pesanti

Si evidenziano quelli che, a parere della scrivente Associazione, rappresentano i due maggiori ostacoli per cui, a distanza di ben 19 mesi dall'entrata in vigore del D.M. 446/2021, nessuna impresa ha scelto di investire nell'allestimento di un centro di controllo per la revisione dei "veicoli pesanti merci":

1. La mancata emanazione del cosiddetto "decreto tariffe", che regoli il mercato - alla luce dell'attuale possibilità di espletare la revisione in Motorizzazione al costo di 45 euro - e fissi delle tariffe obbligatorie (alla stregua dei veicoli leggeri), in modo da garantire una equa remuneratività al centro di controllo;
2. La previsione di cui all'art. 17, comma 4 e 5, D.M. 446/2021, secondo cui *"4. Gli ispettori che siano legati da un rapporto di lavoro subordinato o autonomo con centri di controllo autorizzati alla revisione dei veicoli a motore, possono essere incaricati per le attività di revisione dei veicoli pesanti, e prestare la relativa attività di revisione, solo nell'ipotesi in cui i centri di controllo con cui sia sussistente tale rapporto di lavoro, non operino anche nella revisione dei veicoli pesanti. 5. Le limitazioni di cui al comma 4 si applicano anche agli ispettori che abbiano la titolarità giuridica dell'impresa che gestisce il centro di controllo o, in caso di centro*

di controllo avente forma societaria, che abbiano la legale rappresentanza ovvero che siano componenti degli organi societari ovvero siano titolari di partecipazioni societarie, anche di minoranza.”.

Tale disposizione è fortemente lesiva della libertà d’iniziativa economica, costituzionalmente garantita, dell’Ispettore Autorizzato. Infatti, se Tizio avesse una sola azione di Stellantis o di Iveco Group (tanto per fare qualche esempio) e queste allestissero un centro di controllo a Torino, Tizio non potrebbe più esercitare la professione di Ispettore, neanche a Palermo! L’estremizzazione del conflitto d’interessi è di solare evidenza. Si ritiene eccessivo e fortemente penalizzante che la norma inibisca l’esercizio delle funzioni di Ispettore Autorizzato anche in centri di controllo diversi da quelli di cui si è titolari o dipendenti, prevedendo un oltremodo fantasioso conflitto di interessi che di fatto, però, è assolutamente inesistente. Proprio non si comprende la ragione per cui un dipendente o un titolare di un centro di controllo ex D.M. 446/2021 non possa espletare le funzioni di Ispettore Autorizzato in altri centri di controllo, diversi da quello di cui è titolare o dipendente. Sarebbe certamente aderente alle previsioni della normativa nazionale e comunitaria di riferimento, quale l’art. 13, comma 3, D.M. 214/2017 di recepimento della direttiva comunitaria 2014/45/UE, che introduce il principio di terzietà dell’ispettore, stabilendo che l’ispettore debba essere esente da conflitti di interesse “**al momento di effettuare un controllo tecnico**”. E nel momento in cui l’ispettore espleti il controllo tecnico in un centro di controllo di cui non ha titolarità, partecipazioni varie, rapporti di dipendenza o di altro genere, non v’è chi non veda che il requisito della terzietà dell’ispettore è sicuramente soddisfatto.

Ciò è certamente in linea con quanto espresso anche dalla Direzione Generale per la Motorizzazione - in sede di Audizione in Commissione del 08.03.2022 - secondo cui il rischio che la grande impresa di autotrasporto, in ragione del cospicuo parco veicolare di cui dispone, possa in qualche modo “catturare” l’officina

condizionandone l'operato, è mitigato dalla previsione normativa per cui l'ispettore non è scelto dal centro di controllo, ma è invece designato, di volta in volta, dalla stessa Motorizzazione. Il "disaccoppiamento" tra l'officina e l'ispettore fa sì che anche la più grande impresa di trasporto non abbia strumenti per poter condizionare l'operato di quest'ultimo.

Per tali ragioni, la previsione normativa per cui l'ispettore titolare di un centro di controllo non possa esercitare le proprie funzioni neanche nei centri di cui non ha titolarità, partecipazioni varie, rapporti di dipendenza o di altro genere, è assolutamente ed obiettivamente ingiustificata.

Le limitazioni di cui sopra rappresentano una pesante causa ostativa alla concreta attuazione del sistema messo in piedi dal MIT per la "privatizzazione" delle revisioni dei veicoli pesanti merci e, se non saranno riviste, bloccheranno *sine die* la reale attuazione della previsione di cui all'art. 80, comma 8, C.d.S. Ciò in quanto chi opera nel campo delle revisioni dei mezzi pesanti dovrà fare una scelta: allestire un centro di controllo o svolgere le funzioni di Ispettore Autorizzato? Indipendentemente dalla scelta, il sistema non funzionerà: se si opta per la prima ipotesi, mancheranno gli Ispettori, nell'altro caso, mancheranno, invece, i centri di controllo.

Sotto altro profilo, si osserva che chi ha esperienza vera, maturata sul campo, perché opera negli attuali centri di controllo, affiancando quotidianamente gli Ispettori della Motorizzazione, non dev'essere tagliato fuori dai giochi per un fantomatico conflitto di interessi - chiaramente inesistente - con l'esercizio delle funzioni di Ispettore Autorizzato ma, al contrario, deve rappresentare una risorsa da valorizzare. Non c'è miglior Ispettore di revisione di chi, oltre ad avere cinquanta ore di corso e l'idoneità ad un esame alle spalle, abbia esperienza nel settore della revisione dei mezzi pesanti operando in un centro di controllo, appunto, per i mezzi pesanti. Avere esperienza nel settore dev'essere una medaglia, un credito, un pregio e non certo una penalizzazione. Il mondo dei mezzi pesanti è completamente diverso da quello delle vetture. Sul tema,

si ritiene che un ispettore che non abbia maturato un'adeguata esperienza ovvero che non sia stato mai legato ad un centro di controllo per i mezzi pesanti (i.e.: officine autorizzate ex art. 19, L. 870/86), non possa essere catapultato in un mondo che ha conosciuto in sole cinquanta ore di corso. Diversamente, si impiegano Ispettori che, per quanto abilitati, sono inesperti e, anziché dare una mano al sistema “Motorizzazione” e all'autotrasporto, arrecano danni all'uno, all'altro e, soprattutto, alla sicurezza della circolazione. Con la sicurezza dei mezzi pesanti è bene non improvvisare!

3.4 Osservazioni sull'attuale formulazione dell'art. 80, comma 8, C.d.S.

Si osserva che l'art. 80, comma 8, C.d.S., così come novellato, non prevede la possibilità per le officine private autorizzate di poter revisionare i veicoli merci con massa complessiva a pieno carico oltre 3,5 t. adibiti al trasporto di merci pericolose (ADR) o di merci deperibili in regime di temperatura controllata (ATP). L'operazione di revisione degli stessi veicoli aventi, però, massa a pieno carico fino a 3,5 t. è consentita. In pratica, un veicolo merci con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t. adibito al trasporto di merci pericolose o al trasporto di merci deperibili in regime di temperatura controllata può essere revisionato dall'officina privata, mentre lo stesso tipo di veicolo con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t. non può essere revisionato dall'officina privata, restando, di tal guisa, l'operazione di revisione di esclusiva competenza ministeriale.

Sul punto, si evidenzia che i controlli tecnici relativi all'idoneità del veicolo per il trasporto di merci pericolose o di merci deperibili in regime di temperatura controllata non sono svolti in sede di revisione periodica ex art. 80, C.d.S., bensì in sede di visita e prova finalizzata al rilascio o al rinnovo del certificato di approvazione di cui al cap. 9.1.3.5 dell'ADR (modello DTT 307, cd. “barrato rosa”) o in sede di rilascio o rinnovo

dell'attestazione ATP, che sono e restano delle operazioni che non riguardano affatto l'attività di revisione periodica oggetto di affidamento in concessione ai privati.

In considerazione che, in sede di revisione periodica di cui all'art. 80, C.d.S., i controlli previsti sui veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose e di merci deperibili in regime di temperatura controllata non variano in funzione della massa del veicolo – risultando identici tra i veicoli con m.c.p.c. fino a 3,5 t e quelli superiori – si osserva che la scelta di non affidare ai privati l'esecuzione delle revisioni dei citati mezzi pesanti, seppur legittima, non è ancorata a nessuna ragione di carattere tecnico.

Pertanto, al fine di ampliare la platea delle revisioni dei veicoli pesanti merci che possano essere affidate ai privati e di liberare ulteriormente le scarse risorse umane in organico agli uffici della motorizzazione civile, si chiede di valutare l'opportunità di estendere la possibilità di affidamento ai soggetti privati anche delle revisioni dei veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose o di merci deperibili in regime di temperatura controllata, non sussistendo alcuna ragione obiettiva e tecnica che ne giustifichi la esclusiva competenza ministeriale.

4. Risoluzioni 7/00092 e 7/00108 presentate rispettivamente dagli Onorevoli Caroppo e Russo

Tali risoluzioni non riguardano temi di pertinenza della scrivente Associazione, per cui ci si astiene, doverosamente, da ogni valutazione. In riferimento, però, all'obiettivo teso "*a smaltire le liste di attesa relative agli esami per la patente di guida*", potrebbe essere utile osservare che qualora la disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione prot. n. 39957 del 20.12.2022 – di cui si è già detto in riferimento alla Risoluzione 7-00104, presentata dall'On. Maccanti - fosse davvero applicata da tutte le articolazioni periferiche del Ministero, si libererebbero, nell'immediato, centinaia di funzionari tecnici, già abilitati anche all'esercizio della funzione di esaminatore, che, anziché essere impiegati nello svolgimento di sedute di revisione – come lo sono

attualmente - potrebbero, da subito, svolgere gli esami per il conseguimento della patente di guida.

Così come riportato al precedente paragrafo 3.2, **la pedissequa applicazione della disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione prot. n. 39957 del 20.12.2022 equivarrebbe all'assunzione di circa 250 nuovi esaminatori, con il risultato di ridurre significativamente i tempi di attesa per sostenere l'esame finalizzato al conseguimento della patente di guida.**

5. Risoluzioni 7-00103 e 7-00110 presentate rispettivamente dagli Onorevoli Pastorella e Iaria

Tali risoluzioni non riguardano temi di pertinenza della scrivente Associazione, per cui ci si astiene doverosamente, da ogni valutazione ed osservazione.

6. Richieste

Alla luce di tutto quanto sopra, l'Associazione Ispettori Revisione Mezzi Pesanti fa voto agli Onorevoli Commissari affinché, nell'ambito delle proprie prerogative e con gli strumenti che riterranno più opportuni, mettano in campo ogni azione volta a:

- Far dare piena, concreta e veloce attuazione ai contenuti della disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione prot. n. 39957 del 20.12.2022;
- Velocizzare l'emanazione del "decreto tariffe";
- Modificare l'art. 17, commi 4 e 5, D.M. 446/2021, al fine di eliminare la previsione di un finto ed inesistente conflitto di interessi che rappresenta l'ostacolo più serio per l'effettiva e reale attuazione del processo di privatizzazione delle revisioni dei mezzi pesanti;
- Prevedere la possibilità di affidamento ai privati anche delle operazioni di revisione dei veicoli a motore, rimorchi e semirimorchi con massa complessiva a pieno carico

superiore a 3,5 t. adibiti al trasporto di merci pericolose o di merci deperibili in regime di temperatura controllata, alla stregua di quanto già previsto per la revisione dei veicoli a motore con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t.

Roma, 20.06.2023

IL PRESIDENTE NAZIONALE

Dott. Salvatore Walter Cuccaro