

ASSOCIAZIONE  
"FEDERISPETTORI"  
VIA ALESSANDRO LAMARMORA, 33/3 – 16035 RAPALLO (GE)  
C.F. 90080600100  
Sito: federispettori.org  
Mail: info@federispettori.org

Alla cortese attenzione  
IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

Relazione audizione IX Commissione Trasporti – 21 Giugno 2023  
FEDERISPETTORI

**SOMMARIO**

1) PRESENTAZIONE .....	2
2) LA QUESTIONE REVISIONI VEICOLI LEGGERI E VIGILANZA .....	2
3) SONDAGGIO FEDERISPETTORI SULLE VISITE ISPETTIVE .....	5
4) IL PROTOCOLLO MCTC-NET 2 .....	8
5) IL SISTEMA OLANDESE – LE RE-INSPECTIONS .....	14
6) MOTORIZZAZIONE COME ENTE SUPERVISORE .....	19
7) LA RICHIESTA DI FEDERISPETTORI .....	20

## PRESENTAZIONE

La nostra associazione desidera ringraziare – anche a nome della categoria degli ispettori nostri associati che rappresentiamo – la IX Commissione Trasporti e Telecomunicazioni, in particolare l'on. Elena Maccanti ed il gruppo Lega, promotori e firmatari della risoluzione 7-00104 che tratta un tema a noi particolarmente caro e che ci ha dato l'opportunità di essere auditi in questa sede.

Federispettori è l'associazione degli ispettori autorizzati privati addetti alla revisione ministeriale dei veicoli, legittimati dall'applicazione del comma 8 dell'art. 80 del Codice della Strada, D.Lgs. 285/92.

L'organizzazione nasce ufficialmente nel 2021 come formalizzazione della proficua collaborazione che lega da oltre 10 anni i soci fondatori, operatori sparsi su tutto il territorio nazionale accomunati dalla volontà di migliorare un settore dal peso sociale considerevole in virtù all'importanza della mansione svolta ai fini della salvaguardia della sicurezza stradale e tutela dell'ambiente.

L'esperienza sul campo maturata in prima persona da parte di tutti i nostri associati ci ha consentito di fornire a partner ed istituzioni con i quali abbiamo cooperato nel tempo un riscontro concreto e privo di conflitti d'interesse, una narrazione genuina della realtà "dal basso", un punto di vista fondamentale per il legislatore che intende risolvere definitivamente i problemi pratici della quotidianità.

Degna di nota l'assidua collaborazione con la Direzione Generale della Motorizzazione, il nostro principale interlocutore, al quale stiamo fornendo tutto il supporto necessario nel processo di esternalizzazione delle revisioni dei veicoli pesanti destinati al trasporto merci avviato con il DM 446/21, un nuovo settore ove, peraltro, la nostra figura professionale riveste il ruolo centrale del sistema.

In passato abbiamo offerto i nostri contributi sotto forma di memorie scritte alla stessa IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati ed avviato una petizione ancora in corso al Parlamento Europeo.

La nostra attività si basa sul principio della trasparenza: tutti i documenti che abbiamo redatto sono pubblici ed accessibili al sito internet [www.federispettori.org](http://www.federispettori.org).

Dal 2023 siamo membri CITA ([www.citainsp.org](http://www.citainsp.org)), il comitato internazionale delle autorità e delle aziende autorizzate attive nel campo del controllo periodico dei veicoli in circolazione, partner tecnico di rilievo degli organi istituzionali dell'Unione Europea e di cui fa parte anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## LA QUESTIONE REVISIONI VEICOLI LEGGERI E VIGILANZA

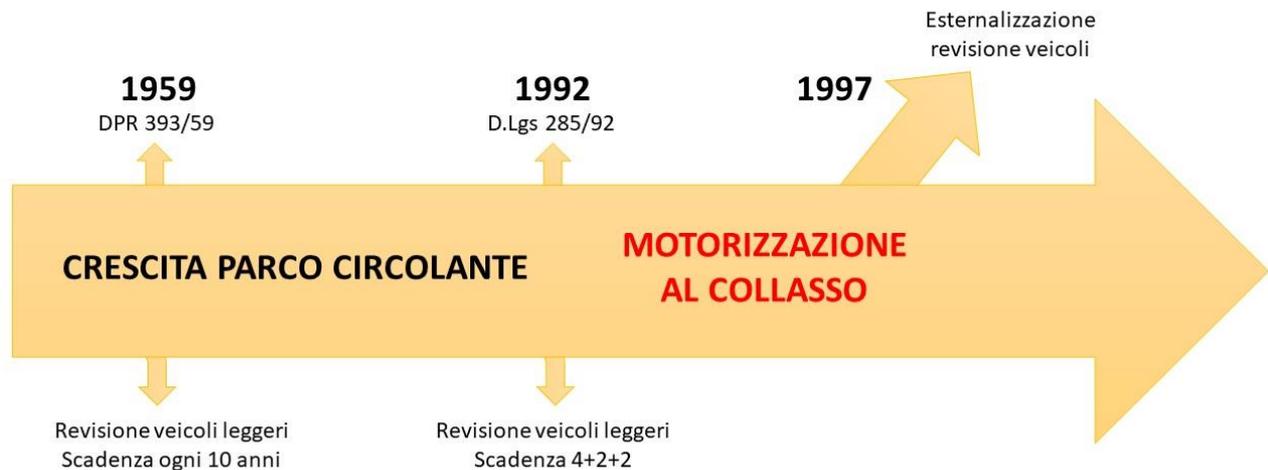
Ogni qual volta viene citata l'inefficienza del sistema Motorizzazione si fa riferimento ai ritardi nell'espletamento di pratiche quali revisione di veicoli pesanti, esami patente, collaudi di serbatoi GPL (quest'ultimo punto fino a quando il Decreto Semplificazioni in data 8 Gennaio 2021 ha liberalizzato il settore a favore del privato, di fatto snellendo le procedure di collaudo e responsabilizzando ulteriormente l'installatore che ne diventa a tutti gli effetti anche ente certificatore) ma si tratta solo della punta dell'iceberg di un problema ben più articolato.

Federispettori oggi rappresenta circa l'80% degli ispettori cosiddetti *autorizzati* che si occupano di revisione dei veicoli pesanti, ma le radici della nostra associazione, nonché la maggior parte dei nostri associati, opera nel settore dei veicoli cosiddetti *leggeri*, nei centri di controllo privati dove si revisionano automobili, motocicli ed autocarri leggeri (fino a 35 quintali). Ed è in questo comparto che – nel silenzio più assoluto – la Motorizzazione ha dimostrato la sua massima inefficienza. La privatizzazione delle revisioni dei veicoli leggeri, che teniamo a precisare non è nemmeno lontana parente di quella nata virtuosa delle revisioni dei veicoli pesanti, avviene verso la fine degli anni 90.

In quegli anni l'introduzione della nuova periodicità del controllo per i veicoli a motore di massa inferiore ai 35 q.li (4 anni dalla data di prima immatricolazione, poi ogni 2) ai sensi dell'art. 80 – comma 3 del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs 285/92) contribuì al collasso delle strutture operative della Motorizzazione proporzionate alla frequenza prescritta dal vecchio Testo Unico delle norme sulla circolazione stradale (DPR

3

393/59), ovvero la revisione ogni 10 anni. Era il 1997 e nascevano i primi centri di controllo privati (art. 80 – comma 8 D.Lgs 285/92), strutture ausiliarie alla Motorizzazione concepite per poter gestire la nuova mole di lavoro in maniera efficiente, un obiettivo indubbiamente raggiunto con l'esternalizzazione. Oggi qualsiasi automobilista può far sottoporre a revisione il proprio veicolo leggero in uno degli oltre 9000 centri privati distribuiti capillarmente su tutto il territorio, senza attesa e soprattutto senza il rischio di limitazioni alla circolazione, considerando che un veicolo non in regola con la revisione non può circolare su strada, pena sanzione amministrativa (art. 80 – comma 14 D.Lgs 285/92).



In sintesi possiamo però parlare di una privatizzazione pura, dove di fatto viene ceduta l'autorità pubblica della selezione del parco circolante ad imprese private - le officine autorizzate - che al loro interno svolgono in toto il processo di revisione ministeriale con ispettori dipendenti, un sistema ben diverso, ribadiamo, da quello predisposto per la revisione dei veicoli pesanti, nel quale l'ispettore privato, un po' come il funzionario della Motorizzazione, è completamente privo di conflitti d'interesse, separato per legge dall'utente stradale e dal mondo dell'imprenditoria.

L'elemento che avrebbe dovuto garantire comunque la tenuta del sistema revisioni veicoli leggeri era l'attività di vigilanza e supervisione da parte della Motorizzazione, regolamentato al comma 10 dell'articolo 80 del Codice della Strada:

*“Il Ministero dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime”.*

ed ulteriormente prescritta, con dettagli operativi, all'allegato V del DM 214/17, decreto di recepimento della Direttiva 2014/45/UE, qui riportato in versione integrale:

### ORGANISMI DI SUPERVISIONE

*Le norme e procedure relative agli organismi di supervisione di cui all'art.14 comprendono almeno i seguenti requisiti minimi.*

#### *1. Missioni e attività degli organismi di supervisione*

*Gli organismi di supervisione svolgono almeno i seguenti compiti:*

##### *a) supervisione dei centri di controllo:*

*— verifica che siano soddisfatti i requisiti minimi relativi ai locali e alle attrezzature di controllo,*

*— verifica dei requisiti obbligatori dell'ente autorizzato;*

##### *b) verifica della formazione ed esame degli ispettori:*

*— verifica della formazione iniziale degli ispettori,*

*— verifica della formazione di aggiornamento degli ispettori,*

*— formazione di aggiornamento periodica degli esaminatori dell'organo di supervisione,*

*— conduzione o supervisione dell'esame;*

##### *c) auditing:*

*— pre-audit del centro di controllo precedente l'autorizzazione,*

*— audit periodico del centro di controllo,*

*— audit speciale in caso di irregolarità,*

*— audit del centro di formazione/esame;*

##### *d) monitoraggio utilizzando misure del tipo seguente:*

*— nuovo controllo di una percentuale statisticamente valida dei veicoli controllati,*

*— verifica in incognito (utilizzo facoltativo di veicolo difettoso),*

*— analisi dei risultati dei controlli tecnici (metodi statistici),*

*— controlli di appello,*

*— indagini su denunce;*

##### *e) convalida dei risultati delle misurazioni dei controlli su strada;*

*f) proposta di revoca o sospensione dell'autorizzazione di centri di controllo e/o dell'autorizzazione di ispettori:*

*— lacune relative a importanti requisiti per l'autorizzazione,*

*— individuazione di gravi irregolarità,*

*— risultati di audit costantemente negativi,*

*— perdita dei requisiti di onorabilità.*

#### *2. Requisiti relativi all'organismo di supervisione*

*I requisiti applicabili al personale impiegato da un organismo di supervisione coprono le seguenti aree:*

*— competenza tecnica,*

*— imparzialità,*

*— standard relativi a qualifica e formazione.*

### 3. Contenuto di norme e procedure

*Le norme e procedure inerenti la revisione debbono contenere almeno le seguenti voci:*

*a) requisiti concernenti l'autorizzazione e la supervisione di centri di controllo:*

- domanda di autorizzazione per operare come centro di controllo,*
- responsabilità del centro di controllo,*
- visita di preautorizzazione, o visite per verificare che tutti i requisiti siano soddisfatti,*
- autorizzazione di un centro di controllo,*
- nuove verifiche/audit periodici dei centri di controllo,*
- controlli periodici dei centri di controllo sulla continua conformità,*
- controlli o audit speciali a sorpresa di centri di controllo,*
- analisi dei dati dei controlli per dimostrare la non conformità,*
- revoca o sospensione di autorizzazioni concesse a centri di controllo;*

*b) ispettori dei centri di controllo:*

- requisiti per divenire ispettore certificato,*
- formazione iniziale, formazione di aggiornamento ed esame,*
- revoca o sospensione del certificato di ispettore;*

*c) attrezzature e locali:*

- requisiti relativi alle attrezzature di controllo,*
  - requisiti relativi ai locali per i controlli,*
  - requisiti relativi agli scarichi,*
  - requisiti per manutenzione e taratura delle attrezzature di controllo,*
  - requisiti relativi ai sistemi informatici;*
- d) organismi di supervisione:*
- poteri degli organismi di supervisione,*
  - requisiti relativi al personale degli organismi di supervisione,*
  - ricorsi e denunce*

Anche l'Europa quindi, nella quale la revisione ministeriale è gestita pressoché in tutti i paesi membri da organismi privati, ribadisce l'importanza dell'attività di supervisione.

### **SONDAGGIO FEDERISPETTORI SULLE VISITE ISPETTIVE**

La nostra associazione ha indetto tra i soci un sondaggio, volto a stabilire quante volte presso il centro di controllo in cui operano si sono svolte delle visite ispettive da parte della Motorizzazione, se loro stessi hanno partecipato ad una di esse in qualità di ispettore controllato e quando è stata l'ultima volta che tutto questo è successo. Purtroppo i tempi ristretti non ci hanno consentito di poter disporre di un campione rappresentativo in termini numerici, possiamo però da esso ricavare un trend comune a molte province italiane data la diffusione capillare dei nostri soci in tutto il Paese.

Da qualunque punto di vista li si osservi emerge un dato inequivocabile e – purtroppo – disarmante: la sorveglianza della Motorizzazione presso i centri di controllo è assolutamente inadeguata e la sua capacità di vigilanza pressoché impalpabile.

## Statistica visite ispettive ai centri di controllo veicoli leggeri (agg. dati 06/2023)

Cognome e Nome	Il centro di controllo si trova nella provincia di	Da quanti anni operi come ispettore :	Ultima visita ispettiva ricevuta dalla UMC	Ispezioni complessive ricevute
	FERMO FM	1	0 Mai	0
	REGGIO EMILIA RE	7	0 Mai	0
	CATANIA CT	1	0 Mai	0
	BOLOGNA BO	6	0 Mai	0
	BOLOGNA BO	6	0 Mai	0
	MILANO MI	2	0 Mai	1
	CATANIA CT	7	0 Mai	0
	TORINO TO	3	0 Mai	3
	CAGLIARI CA	10	0 Mai	0
	VENEZIA VE	2	0 Mai	1
	FIRENZE FI	4	0 Mai	0
	PALERMO PA	2	0 Mai	3
	TORINO TO	1	0 Mai	0
	MANTOVA MN	12	0 Mai	0
	TORINO TO	3	0 Mai	0
	PESARO E URBINO PU	2	0 Mai	0
	CAGLIARI CA	6	0 Mai	0
	NUORO NU	17	0 Mai	0
	CARBONIA-IGLESIAS CI	4	0 Mai	0
	ASCOLI PICENO AP	4	0 Mai	1
	VENEZIA VE	7	0 Mai	1
	CUNEO CN	1	0 Mai	1
	PARMA PR	1	0 Mai	0
	VERONA VR	2	0 Mai	1
	BERGAMO BG	13	0 Mai	0
	PADOVA PD	4	0 Mai	2
	GENOVA GE	1	0 Mai	0
	RIETI RI	7	0 Mai	0
	TREVISO TV	26	0 Mai	1
	NUORO NU	12	0 Mai	0
	TERAMO TE	4	2023	0
	BOLZANO BZ	3	2023	4
	BIELLA BI	1	2023	1
	FROSINONE FR	18	2022	2
	MILANO MI	12	2022	1
	BIELLA BI	7	2022	4
	AGRIGENTO AG	12	2022	4
	TORINO TO	21	2022	7
	TERAMO TE	21	2022	10
	TORINO TO	21	2022	7
	PALERMO PA	1	2022	6
	MODENA MO	22	2022	0
	VENEZIA VE	26	2022	3
	CALTANISSETTA CL	25	2022	10
	MILANO MI	20	2022	5
	POTENZA PZ	19	2022	7
	MODENA MO	26	2021	0
	BIELLA BI	9	2021	1
	REGGIO EMILIA RE	26	2021	6
	ALESSANDRIA AL	5	2021	3
	TRENTO TN	7	2021	1
	RAVENNA RA	3	2020	10
	CUNEO CN	10	2020	5
	CUNEO CN	10	2020	5
	RAVENNA RA	3	2020	5
	PALERMO PA	24	2020	10
	BARI BA	13	2020	5
	TREVISO TV	18	2019	1
	TRENTO TN	24	2019	19
	BARI BA	25	2019	23
	TRENTO TN	18	2019	14
	BRESCIA BS	6	2019	2
	VENEZIA VE	2	2018	0
	FORLÌ-CESENA FC	5	2018	1
	SAVONA SV	15	2018	3
	TREVISO TV	10	2017	2
	TORINO TO	6	2017	0
	MONZA E BRIANZA MB	13	2017	2
	GROSSETO GR	9	2017	1
	FERRARA FE	12	2017	6
	TORINO TO	5	2017	1
	BARI BA	12	2017	2
	ASCOLI PICENO AP	18	2017	10
	PADOVA PD	13	2017	3



## Statistica visite ispettive ai centri di controllo veicoli leggeri (agg. dati 06/2023)

Cognome e Nome	Il centro di controllo si trova nella provincia di	Da quanti anni operi come ispettore :	Ultima visita ispettiva ricevuta dalla UMC	Ispezioni complessive ricevute
	SALERNO SA	18	2016	7
	PAVIA PV	20	2016	8
	SALERNO SA	9	2016	0
	ANCONA AN	21	2016	10
	VERONA VR	3	2016	5
	MACERATA MC	23	2016	2
	BRESCIA BS	20	2016	2
	PESARO E URBINO PU	13	2015	0
	IMPERIA IM	8	2015	0
	VITERBO VT	18	2015	6
	IMPERIA IM	24	2015	0
	RIMINI RN	24	2014	5
	MODENA MO	10	2014	3
	GENOVA GE	11	2014	2
	SONDRIO SO	25	2014	8
	TORINO TO	17	2013	2
	BRESCIA BS	25	2013	4
	REGGIO EMILIA RE	25	2013	5
	AREZZO AR	11	2012	0
	MILANO MI	11	2012	1
	TORINO TO	18	2012	3
	GORIZIA GO	2	2012	1
	TORINO TO	1	2011	7
	FROSINONE FR	23	2010	1
	TORINO TO	23	2010	3
	TARANTO TA	2	2009	0
	TORINO TO	19	2009	4
	SONDRIO SO	25	2008	5

Entrando nel merito dei numeri si evince senza difficoltà che sui circa 70 ispettori operativi da più di 5 anni quasi il 20% non ha mai ricevuto una visita ispettiva dalla propria Motorizzazione, con casi emblematici che datano in più di un caso la più recente ispezione di controllo prima dell'avvento del protocollo MCTC Net2 avvenuto nel 2015, mentre se si osserva l'intero campione la statistica si impenna fino a sfiorare il 30%, dato che mostra una ulteriore flessione della vigilanza dello Stato.

C'è chi, come nella provincia di Nuoro, in 12 anni di servizio non ha mai avuto l'occasione di avere una visita ispettiva, e la regione/provincia non è stata scelta a caso: sono le stesse dove il calendario delle revisioni dei veicoli pesanti subisce i maggiori ritardi (si arriva ormai a prenotare oggi una revisione di un autoarticolato al 2024, in provincia di Sassari addirittura al 2025) e nella quale nonostante questi palesi disservizi i nostri ispettori non vengono minimamente considerati, pronti da ormai 4 mesi con assicurazione personale, partita IVA e calendario disponibilità ma mai operativi.

La flessione sulle ispezioni di controllo ai centri è testimoniata anche dall'analisi di un altro dato: se analizziamo infatti il numero delle ispezioni totali ricevute dagli ispettori con almeno 10 anni di anzianità la media è circa di 1 controllo ogni 3,5 anni e - pur non essendo un dato esaltante - potrebbe non apparire così negativo, se però nel calderone dei numeri e delle statistiche ci mettiamo le indicazioni dell'ultima ispezione ricevuta ecco che la media - già non confortante - viene inesorabilmente piegata dai dati che vedono quasi l'80% dei centri di controllo privi di qualsiasi vigilanza da ben prima della pandemia.

Nel complesso dunque non c'è solo un lassismo generale e diffuso da parte della Motorizzazione sulle visite ispettive ma anche il famoso metodo di controllo remoto sui referti introdotto con il protocollo MCTC-Net 2 non sembra sia mai entrato in funzione. E su quest'ultimo punto è doveroso fare un piccolo passo indietro per far capire meglio la situazione.

## IL PROTOCOLLO MCTC-NET 2

Nel 2015 la Direzione Generale della Motorizzazione, forte dell'esperienza maturata con la prima versione del protocollo MCTC-Net in cui si era cercato di "moralizzare" il settore con risultati però ben al di sotto delle aspettative, ha introdotto la versione 2 di questo sistema. Questo ha comportato un investimento molto oneroso da parte dei centri di controllo/officine, obbligate a dotarsi di particolari dispositivi elettronici come il sistema RT (riconoscimento targa tramite fotocamera che dovrebbe identificare in maniera inequivocabile la presenza del veicolo in sede di revisione), il sistema centrafari avanzato (che dovrebbe obbligare ad una prova fari accurata senza possibilità di "aggiustamenti" in corso di verifica), un sistema aggiornato di prelievo dei gas di scarico/opacità fumi che introduce il sensore temperatura fumi (che dovrebbe impedire di fatto l'elusione della prova gas) ed una verifica da remoto dei dati di revisione ricevuti dai centri di controllo. Queste sono solo alcune delle caratteristiche del protocollo, il cui capitolato completo è a disposizione sul sito del CSRPAD ([clic sull'immagine qui di seguito](#)):

L'applicazione del presente capitolato permette di uniformare le operazioni di revisione condotte dai soggetti autorizzati, di imporre l'uso delle strumentazioni previste, di acquisire a fine prova l'esito e tutti i dati rilevati raggiungendo gli obiettivi che qui di seguito si riassumono.

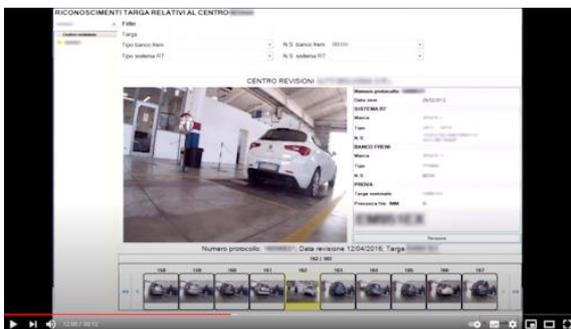
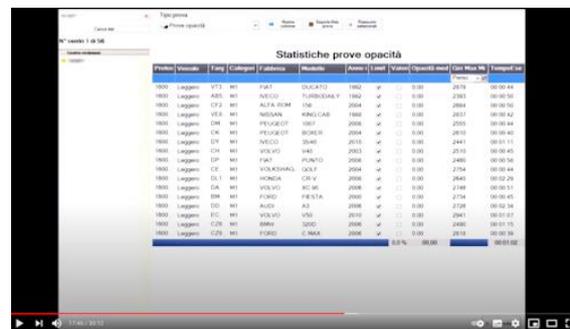
- Veridicità della prova:
  - Garanzia che il veicolo da revisionare sia presente nell'officina
  - Garanzia che tutti i rilevamenti strumentali, previsti per il veicolo in esame, siano effettuati
  - Garanzia di un corretto utilizzo delle apparecchiature in ottemperanza a quanto previsto dai capitolati tecnici di riferimento
  - Assegnazione di un esito e salvataggio dei dati parziali
- Sicurezza dei dati
  - I file vengono creati solo dalle apparecchiature o dal PCStazione
  - In caso di modifica dei file di misura la variazione viene rilevata dai nuovi applicativi di controllo
  - La creazione dei file da parte di entità non omologate viene rilevata dai nuovi applicativi di controllo
- Innovazione tecnologica
  - Tempi di aggiornamento più rapidi per adeguarsi alle nuove normative
  - Informatizzazione degli aggiornamenti SW atti alla semplificazione delle procedure e alla riduzione degli interventi di tecnici autorizzati.
  - Monitoraggio informatico da parte dell'Amministrazione nei riguardi di tutte le operazioni connesse alla revisione.

Questo sistema, sin dal principio, ha dimostrato l'inefficacia del protocollo che, in teoria, avrebbe dovuto impedire la falsificazione delle prove strumentali.

Basato su una gestione totalmente informatizzata, non ci è voluto molto tempo affinché i centri di controllo più disonesti trovassero sistemi per eludere in maniera efficace le prove strumentali: nella maggior parte dei casi è sufficiente sostituire il veicolo sotto revisione con uno più efficiente per far sembrare regolare un veicolo con carenze pericolose. Persino la fotocamera viene elusa posizionando una fotografia del veicolo davanti allo strumento, un veicolo chiaramente non presente in sede di controllo. Eppure MCTC-Net 2 sembrava un modello di riferimento, fonte di vanto addirittura nei confronti di Paesi con un background civico e culturale ben superiore al nostro.

9

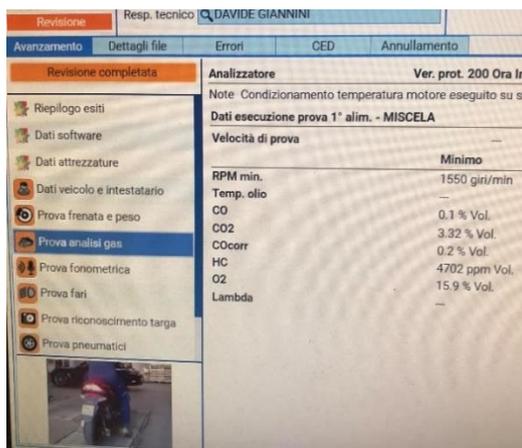
Durante il convegno tenutosi al Politecnico di Milano nel 2016, il dirigente Ing. Stefano Baccarini [mostrava con orgoglio il potenziale di questo nuovo sistema](#) (clic sulla frase per il link al video), soprattutto il database contenente tutti i dati rilevati di tutte le prove tecniche effettuate in Italia, un sistema che ormai immagazzina dati da 8 anni.

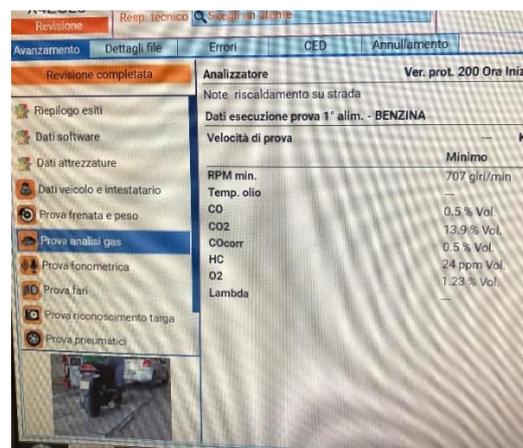
Prova	Veicolo	Tag	Categoria	Valore	Modello	Anno	Unità	Valori	Quantità min	Con Max	Tempo
1990	Laghetto	075	MI	FIAT	DUCA70	1990	cc	0.90	2070	00:00:44	00:00:50
1990	Laghetto	A85	MI	VEICO	TURBODUCALE V	1990	cc	1.1	0.90	2383	00:00:50
1990	Laghetto	072	MI	ALFA ROMEO		1994	cc	1.1	0.90	2884	00:00:50
1990	Laghetto	078	MI	MITSUBISHI	MINI CAB	1990	cc	1.1	0.90	2937	00:00:42
1990	Laghetto	084	MI	PEUGEOT	105T	2000	cc	1.1	0.90	2955	00:00:44
1990	Laghetto	074	MI	PEUGEOT	BOHEM	2004	cc	1.1	0.90	2910	00:00:40
1990	Laghetto	074	MI	VEICO	3540	2010	cc	1.1	0.90	2441	00:01:11
1990	Laghetto	074	MI	PEUGEOT	105	2000	cc	1.1	0.90	2518	00:00:40
1990	Laghetto	070	MI	FIAT	PLURITO	2006	cc	1.1	0.90	2480	00:00:50
1990	Laghetto	072	MI	HONDA	CR-V	2004	cc	1.1	0.90	2540	00:00:29
1990	Laghetto	074	MI	VEICO	3546	2008	cc	1.1	0.90	2198	00:00:10
1990	Laghetto	094	MI	FORD	FRUSTA	2000	cc	1.1	0.90	2174	00:00:45
1990	Laghetto	070	MI	AUDI	A3	2008	cc	1.1	0.90	2128	00:00:34
1990	Laghetto	072	MI	PEUGEOT	105	2000	cc	1.1	0.90	2041	00:00:07
1990	Laghetto	078	MI	BMW	320D	2006	cc	1.1	0.90	2480	00:01:15
1990	Laghetto	078	MI	FORD	C-MAX	2006	cc	0.9%	0.90	2018	00:00:36

Con un dispendio di energie minimo sarebbe elementare rilevare i dati anomali. Lo consentono i più semplici sistemi di intelligenza artificiale, calcoli come la funzione MEDIA che consente di rilevare i dati fuori dai parametri definiti "normali" rispetto a tutti quelli rilevati durante le revisioni (quindi anomalie per eccesso o per difetto), oppure il confronto con i dati tecnici forniti dal costruttore. Ed in questo caso dovrebbero emergere tutte le revisioni effettuate con altri veicoli, oppure le semplici prove falsificate. Veicoli NON catalitici risultanti inquinanti come un recentissimo veicolo Euro 6, efficienze luminose, dell'avvisatore acustico o frenanti di veicoli che – per costruzione – non hanno una notevole efficacia risultanti quindi sproporzionati ed infine masse rilevate inferiori o superiori alla norma. Come può – per esempio – un veicolo risultare più leggero della tara dichiarata dal costruttore, anche di qualche centinaio di chili (caratteristica costruttiva riportata sulla carta di circolazione)?

Nelle immagini seguenti: revisione ministeriale nello stesso centro di controllo di due ciclomotori formalmente identici per omologazione ma che vantano due prove gas completamente diverse tra loro, con una di esse palesemente non conforme al veicolo (valori di idrocarburi incombusti HC troppo bassi, da automobile Euro 5/Euro 6 "casualmente" di fronte al veicolo stesso e non da un motore monocilindrico 2 tempi che ha una "media" di 4000/5000 HC):

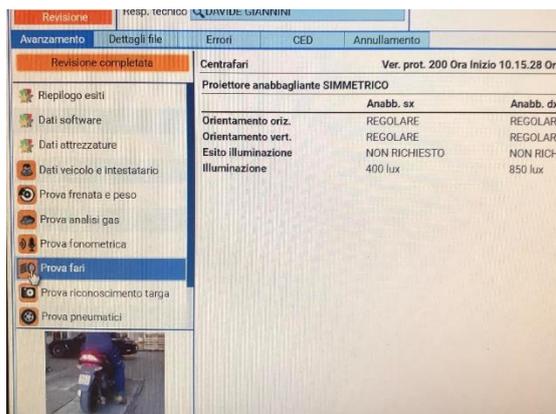


Revisione completata		Analizzatore	Ver. prot. 200 Ora In
Riepilogo esiti		Note: Condizionamento temperatura motore eseguito su st	
Dati software		Dati esecuzione prova 1° alim. - MISCELA	
Dati attrezzature		Velocità di prova	
Dati veicolo e intestatario		Minimo	
Prova frenata e peso		RPM min.	1550 giri/min
Prova analisi gas		Temp. olio	—
Prova fonometrica		CO	0.1 % Vol.
Prova fari		CO2	3.32 % Vol.
Prova riconoscimento targa		COcorr	0.2 % Vol.
Prova pneumatici		HC	4702 ppm Vol.
		O2	15.9 % Vol.
		Lambda	—

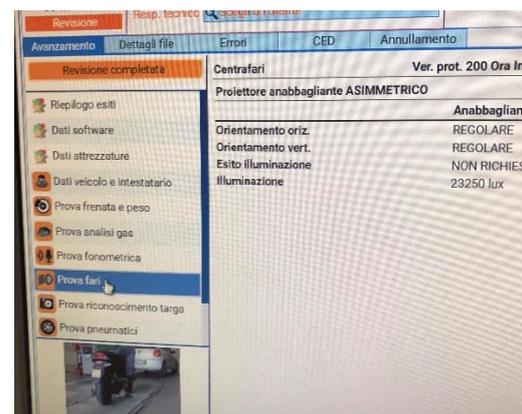


Revisione completata		Analizzatore	Ver. prot. 200 Ora Inizi
Riepilogo esiti		Note: riscaldamento su strada	
Dati software		Dati esecuzione prova 1° alim. - BENZINA	
Dati attrezzature		Velocità di prova	
Dati veicolo e intestatario		Minimo	
Prova frenata e peso		RPM min.	707 giri/min
Prova analisi gas		Temp. olio	—
Prova fonometrica		CO	0.5 % Vol.
Prova fari		CO2	13.9 % Vol.
Prova riconoscimento targa		COcorr	0.5 % Vol.
Prova pneumatici		HC	24 ppm Vol.
		O2	17.23 % Vol.
		Lambda	—

Stessi ciclomotori, prova luminosità fari: la “media” per veicoli di questo tipo per la prova anabbaglianti è sui 1000/2000lux (i ciclomotori, lo ricordiamo, non hanno per gli anabbaglianti valori minimi necessari in revisione), uno dei due però supera i 20.000lux, una luce equiparabile ad un buon impianto automobilistico:



Revisione completata		Centrafari	Ver. prot. 200 Ora Inizio 10.15.28 Ora
Riepilogo esiti		Proiettore anabbagliante SIMMETRICO	
Dati software		Anabb. sx	Anabb. dx
Dati attrezzature		Orientamento orizz.	REGOLARE
Dati veicolo e intestatario		Orientamento vert.	REGOLARE
Prova frenata e peso		Esito illuminazione	NON RICHIESTO
Prova analisi gas		Illuminazione	400 lux
Prova fonometrica			850 lux
Prova fari			
Prova riconoscimento targa			
Prova pneumatici			



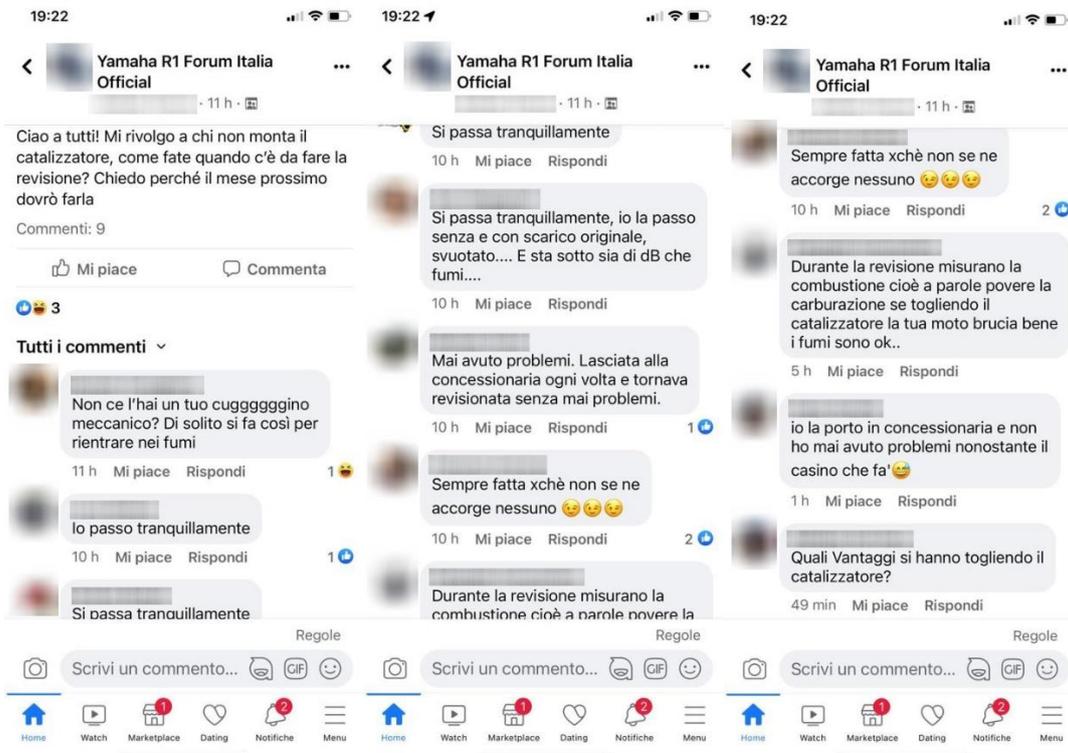
Revisione completata		Centrafari	Ver. prot. 200 Ora Inizi
Riepilogo esiti		Proiettore anabbagliante ASIMMETRICO	
Dati software		Anabbaglianti	
Dati attrezzature		Orientamento orizz.	REGOLARE
Dati veicolo e intestatario		Orientamento vert.	REGOLARE
Prova frenata e peso		Esito illuminazione	NON RICHIESE
Prova analisi gas		Illuminazione	23250 lux
Prova fonometrica			
Prova fari			
Prova riconoscimento targa			
Prova pneumatici			

Con un database di tale portata un eventuale richiamo per difformità da parte di un organo di sorveglianza sarebbe molto preciso, verrebbe da dire *a colpo sicuro*. Ma andrebbe fatto in tempi brevissimi, non certamente con i tempi della burocrazia italiana: oggi per un richiamo passano mesi, un lasso di tempo nella quale tutti gli attori coinvolti (centro di controllo, cliente con veicolo difforme) hanno tutto il tempo per ripristinare in condizioni di sicurezza il veicolo malmesso che ha comunque superato la revisione nella propria officina, evitando le conseguenze penali e le sanzioni amministrative.

Questo inutile teatrino è portatore di un messaggio molto negativo, ormai fortemente radicato fra gli automobilisti e fra i centri di revisione: lo Stato sembra non esista, lo Stato sembra abbia abbandonato il sistema revisioni veicoli leggeri, la gioia dei tanti, troppi imprenditori disonesti, la rovina dei pochi che cercano comunque, rimettendoci un sacco di soldi, di operare rispettando la Legge. Con l'ispettore vittima il più delle volte - suo malgrado - a metà tra fare il suo lavoro correttamente e seguire gli interessi aziendali schiacciato dal conflitto di interesse.

11

E che il sistema così com'è oggi non funziona non siamo solo noi a dirlo, ma anche le numerose testimonianze che è possibile trovare in Rete in qualsiasi gruppo che parli di revisioni. Il senso di impunità e di sostanziale libertà su ciò che è consentito e ciò che non lo è risulta tangibile, questi sono solo alcuni dei numerosissimi (centinaia, se non migliaia) esempi raccolti negli anni:



**MOTOCICLISTI ITALIANI** · 1 g · [img]

Buongiorno a tutti. Con le gomme a questo punto, la revisione passa? Devo fare il cambio gomme il mese prossimo per lo stipendio ma ho bisogno della revisione subito (sx anteriore, dx posteriore)

Commenti: 43

Mi piace Commenta

10

---

**MOTOCICLISTI ITALIANI** · 1 g · [img]

Scrivi una risposta...

Scrivi una risposta...

Vai tranquillo. Alla peggio gli dici che hai già prenotato il cambio gomme. A me non hanno fatto storie e stavano peggio delle tue.

1 g Mi piace Rispondi 1

grande grazie

1 g Mi piace Rispondi 1

Scrivi una risposta...

Con la chiave si vede male, solitamente si usa la punta del trapano è più affidabile 😊

1 g Mi piace Rispondi 3

---

**MOTOCICLISTI ITALIANI** · 1 g · [img]

23 h Mi piace Rispondi

Dipende da chi ti fa la revisione Le tacchette di alcune gomme sono sotto lo spessore minimo consentito dalla legge

23 h Mi piace Rispondi

Passa

22 h Mi piace Rispondi

Se vai a fare la revisione mandato dal meccanico la passi anche senza 😂😂

22 h Mi piace Rispondi 1

Certo che passa. Il codice prevede 1mm come spessore minimo. E'

**Marco's post**

**Creare special in garage®** · 22 h · [img]

Piccoli aggiornamenti sella comoda anche per passeggero

17 7 comments

Like Comment Share

1

Like Comment Share

---

**Creare speci...**

Scopri altri gruppi >

4 g [img]

Questa, è la mia bimba. St2 con 40 kg in meno e un look, da brividi

364 Commenti: 77

Mi piace Commenta Condividi

Scrivi un commento...

Iscriviti al gruppo

---

**Comment**

Replies to your comment on post

View Post

Ma chi vi autorizza a tagliare e modificare un telaio portante?!

51 m Like Reply

Author

non bisogna toccare la geometria della moto. Fondamentale!!! Io ho solo modificato l'attacco della sospensione dietro. E tagliato il telaio, non il telaio

23 m Like Reply

Write a reply...

---

**Comment**

carità ognuno fa quello che vuole, il problem... See More

39 m Like Reply

Write a reply...

Author

il telaista sono io. Riguardo la revisione la passa tranquillamente, forse il problema potrebbe essere gli indicatori di direzione. Il telaio anche se unico, ha una parte portante e determinante sia sulla parte torsionale che dalla parte misure di ciclistica. Il resto in teoria non serve a nulla. Lo puoi modificare come vuoi, ovviamente mantenendo delle misure giuste della triangolazione ergonomica. Altezza sella da terra altezza pedane e sterzo.

Just now Like Reply

Write a reply...

Non ultime le puntuali inchieste che periodicamente riviste e periodici di settore dedicano alla vicenda. L'ultima di esse, datata Marzo 2023 e condotta dalla rivista QUATTORRUOTE non lascia molto spazio ad interpretazioni:

ATTUALITÀ REVISIONI

# SE LA SICUREZZA È UN OPTIONAL

Con un parco circolante sempre più vecchio, è ancora più importante che le ispezioni tecniche periodiche ne accertino l'efficienza. E, invece, così non è. Nel nostro test condotto in incognito nei centri privati, tutte le auto erano da bocciare. Ma sono state promosse

di **Emilio Deleidi** e **Mario Rossi**

## I NUMERI

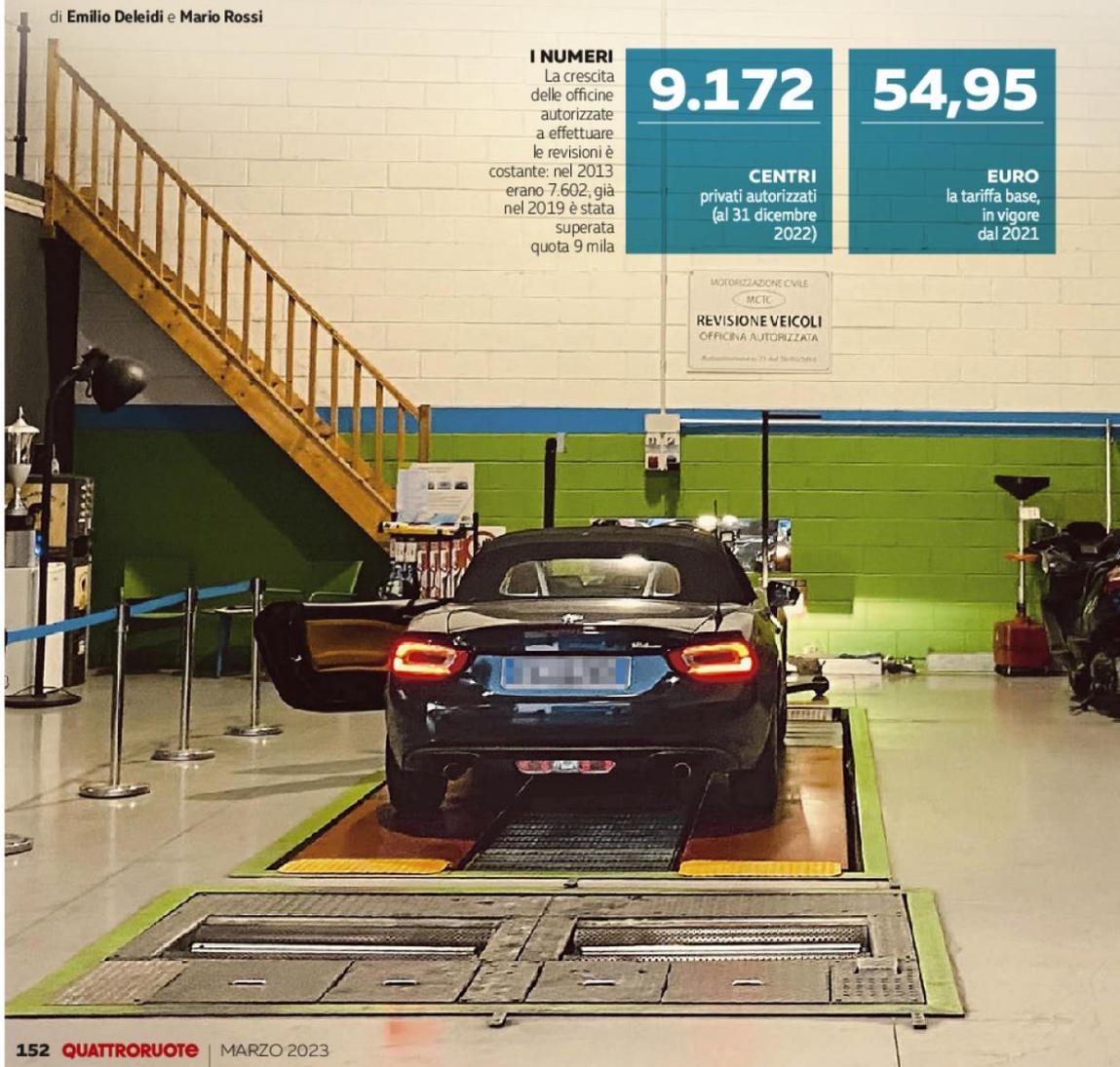
La crescita delle officine autorizzate a effettuare le revisioni è costante: nel 2013 erano 7.602, già nel 2019 è stata superata quota 9 mila

**9.172**

**CENTRI**  
privati autorizzati  
(al 31 dicembre 2022)

**54,95**

**EURO**  
la tariffa base,  
in vigore  
dal 2021



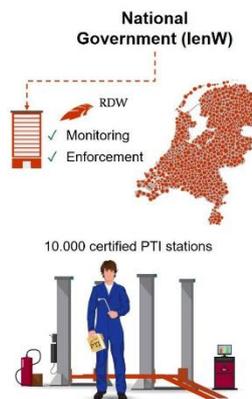
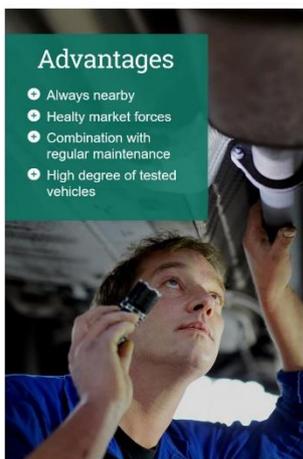
A fronte di uno dei parchi circolanti più vetusti d'Europa (dati ACEA), in Italia in un anno il 99,8/9% degli stessi supera la revisione (dati CED) con solo lo 0,2/0,1% di esiti irregolari, mentre negli altri paesi europei la media si attesta fra il 5/10%, con punte in cui si arriva al 20%. Paesi dove peraltro, senza offesa per nessuno, nella maggior parte dei casi c'è un più alto livello di senso civico ed educazione stradale, quindi il timore verso la selettività del controllo tecnico del veicolo spinge l'automobilista a verificare il proprio veicolo prima di portarlo a revisione, in quanto un esito irregolare dello stesso non è una ipotesi così peregrina.

### IL SISTEMA OLANDESE – LE RE-INSPECTIONS

Per rendere ancora più chiara la differenza tra l'Italia e altri paesi dell'Unione Europea prendiamo ad esempio ciò che avviene in Olanda, un paese spesso preso a riferimento dai nostri legislatori in quanto il controllo tecnico periodico (chiamato PTI in Europa) viene eseguito da officine di riparazione, quindi come nel nostro Paese con un potenziale problema di gestione del conflitto di interessi. Come viene mitigato questo aspetto? Con un impianto di sorveglianza preciso, rigoroso ed efficace.

FederIspettori ha avuto il piacere di andare a Rotterdam per una visita organizzata da CITA sulle PTI nei Paesi Bassi e di seguito proporremo come sono organizzate, strutturate e controllate attraverso delle slide fornite da CITA.

In Olanda le revisioni sono garantite da circa 10.000 centri di controllo privati (suddivisi in 9200 per veicoli leggeri, 850 per veicoli pesanti e 87 per trattori), sparsi per tutto il Paese e che spesso coniugano la visita ispettiva con la manutenzione periodica del veicolo:



#### We do it different

The PTI-inspection in the Netherlands is outsourced to thousands of certified (commercial) garage companies that have their own inspectors.

The Dutch system is thus aimed at a customer-friendly, feasible and effective way of PTI.

Notes



15

Nel 2022 su un parco revisionato di 8.103.561 pezzi (suddivisi in 7.781.989 veicoli leggeri, 321.406 veicoli pesanti e 166 trattori) i richiami per il riconrollo da parte dell'ente di sorveglianza, che loro chiamano re-inspections, sono in totale 218.527, quindi il 2,69% del totale revisionato:



### Administrative details of PTI

2022			
 Certified inspection stations	9.200	850	87
 Inspected vehicles	7.781.989	321.406	166
 Re-inspections	208.857	9.662	8

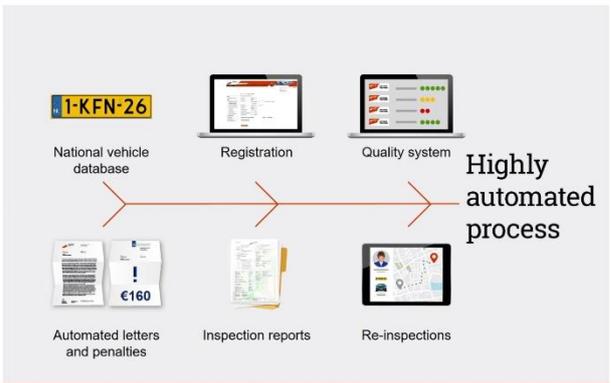
**PTI in 2022**

The percentage of re-inspections is coordinated with our ministry.

Notes



Il sistema di gestione revisioni in Olanda è completamente informatizzato ed automatizzato: dalla lettera al cliente per ricordargli la revisione, alla multa automatica in caso di mancanza della stessa, fino a tutti i processi che governano il controllo tecnico: ispezione, re-ispezione, vigilanza:



**Overview how it works**

Supervision based on our registration register for Dutch vehicles and their owner.

We can inform the car owner about the PTI, and automatically act if they don't comply.

At the PTI there is an automated selection when a PTI-inspector reports the PTI to the RDW. The RDW re-inspector receives automatically a message on the tablet where to go for the re-inspection.

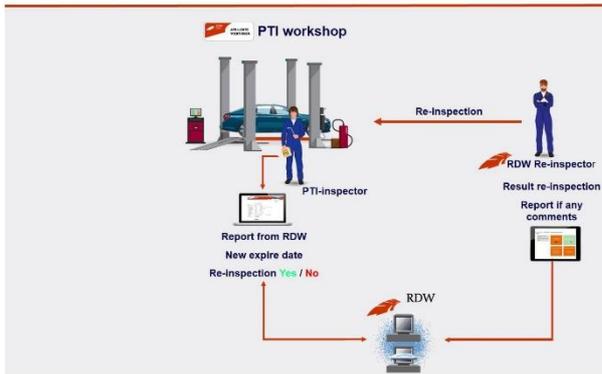
Notes



Con il veicolo in officina, viene effettuata la revisione. Se qualche dato per qualsiasi motivo può dare adito a dubbi sulla qualità dell'ispezione, all'ispettore viene immediatamente notificata la re-inspection: entro 90 minuti un funzionario di sorveglianza verrà presso il centro di controllo a fare le verifiche del caso, il veicolo richiamato viene posto in quarantena e non va toccato per nessuna ragione:



### Report the PTI-result of the inspection



### Immediately automated re-inspection selection

If the PTI is completed the result is online reported to the RDW. The PTI-inspector will see immediately if the vehicle is selected for a re-inspection.

If so, the RDW re-inspector receives at the same time a notification at which PTI-station he must visit for an re-inspection of the vehicle.

The re-inspector must arrive within 90 minutes to start the re-inspection, we almost always get on time.

### Notes



### Notification of a re-inspection

**Re-inspection assigned**

Home > AFK > Goedkeuren Melden  
AFK Goedkeuring Melden

RDW: Afmelden gelukt, eerstvolgende om 12:28, indien binnen openingstijden.

Kenteken: [redacted]  
Afmelddatum: 24 apr 2015  
Vrijdag: 12:28  
Datum: 24 apr 2016

KT-nummer: 007428  
Vrijdag: [redacted] Tot 14:04 Steekproef toegekeend

Tellerstand: 4000 km  
Transmissie: CVT5  
Pasnummer: 073051

[Print] [Vergelijken]

**+** The vehicle must remain standing until the RDW re-inspector arrives, or max. 90 minutes

### Quarantine time

The red-line shows the PTI-inspector that a re-inspection is selected, he knows what to do:

- The vehicle has to stay available
- The car is in quarantine; no changes and/or measurements to the vehicle during this period
- The PTI-inspector has to stay available for any questions

### Notes

17

Il sistema olandese prevede una graduatoria per punteggi: un ispettore tecnico parte con 3 punti, ogni re-inspection che trova anomalie fa salire una scala di punteggi "penalty", se si supera determinate soglie si va dalla revoca della licenza - temporanea o permanente – per il centro di controllo fino a nuovi esami per l'ispettore:

RDW



### Points system (licensing PTI station)

A new PTI-inspector starts with 3 point  
A good result at an re-inspection = -0,4 points

If wrong decisions are found; penalty point will follow. How many depend on the gradation of the error.

A PTI-inspector with more points will receive more re-inspections. If a certified company has more than 12 penalty points, the license can be revoked temporary or permanent.

Notes

22

RDW



### Points system (PTI- inspector)

This works the same as the certified station, except the PTI-inspector can only have 10 point before he get sanctioned.

One of the sanctions is a new exam for the PTI-inspector.

Notes

23

Perché dunque il sistema olandese è così efficace e mantiene un livello di qualità così alto? Per tre motivi principali: il primo è perché il sistema di re-inspections è preciso, puntuale (nei 90 minuti di tempo l'ente di supervisione riesce sempre a raggiungere il centro di controllo indagato) e rigoroso:

18



Maintaining high quality  
**Random inspections**

- 1
- 2
- 3



Notes

25



Il secondo motivo è nella paura di sanzioni – certe e puntuali – per tutti gli attori coinvolti nel sistema revisioni. Clienti, ispettori, centri di controllo:



Maintaining high quality  
**Enforcement**

- 1
- 2
- 3



Notes

26



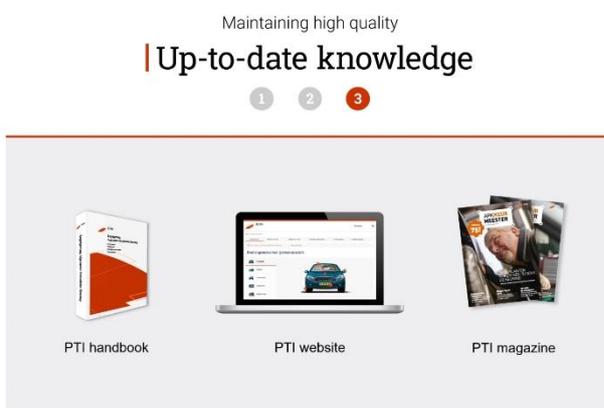
**Why it works #1**

System of re-inspections

**Why it works #2**

- A vehicle owner doesn't want a fine of €160,-
- A PTI-inspector doesn't want to lose his certificate
- The licensing station doesn't want to risk there recognition

Il terzo motivo è perché le regole sono chiare, semplici e trasparenti per tutti, tali da non dare adito a dubbi, interpretazioni, contestazioni:



### Why it works #3

Rules are:

- Compact and clear
- Transparent for all parties
- Accessible

We keep inspectors and stations updated.

Notes



## MOTORIZZAZIONE COME ENTE SUPERVISORE

Risulta ormai chiaro come il nostro Paese ha bisogno di una Motorizzazione efficiente, di funzionari che si prestino esclusivamente all'attività di vigilanza, che è il lavoro certamente più autorevole, di responsabilità, e non è una missione in esterna come un'altra. Avere sotto controllo i centri di revisione di una provincia significa verificare quotidianamente i dati delle singole revisioni che comunque arrivano in tempo reale ai database della Motorizzazione, individuare i valori fuori range (già ampiamente dimostrato come sia una funzione informatica semplicissima) e richiamare immediatamente il veicolo.

Negli ultimi tempi si parla sempre di più di inquinamento atmosferico, di elettrico, di Euro 7, ma in Italia abbiamo ancora veicoli circolanti Euro 0 che hanno valori di emissioni - rilevati in sede di revisione - pari a quelli di un veicolo Euro 6. Questo perché la prova gas viene sistematicamente falsificata. Veicoli che pesano meno di quanto dovrebbero, perché la prova freni viene fatta con un altro veicolo se quello in revisione non frena correttamente. Questi sono solo alcuni degli illeciti che si potrebbero rilevare solo dall'analisi dei dati. Ci sono centri di revisione che operano nonostante l'ispettore si sia licenziato da tempo, oppure ispettori assunti solo per la qualifica, ma non presenti in sede. Ciò significa revisioni svolte da personale non qualificato, da comuni meccanici, spesso dal titolare dell'attività. Centri di revisione che non hanno nemmeno le altezze per poter sollevare sul ponte un veicolo diverso da una comune utilitaria o berlina, ma revisionano regolarmente autocarri, autocaravan. [Nell'art.239 del DPR. 495/92](#) vengono fissati i requisiti dimensionali dei locali dove verranno effettuate le revisioni:

- 3. Le imprese per le quali sono rilasciati gli atti di concessione devono essere dotate di locali che, oltre a possedere le prescritte autorizzazioni amministrative, devono avere:*
- a) superficie di officina non inferiore 120 mq;*
  - b) larghezza, lato ingresso, non inferiore a 6 m;*
  - c) ingresso avente larghezza e altezza rispettivamente non inferiori a 2,50 m e 3,50 m.*

Nessun riferimento all'altezza dei locali, che in molti casi supera di poco i 3,50 metri dell'altezza del portone di ingresso, una caratteristica incompatibile con la revisione ministeriale dei veicoli particolarmente alti (autocarri, autocaravan, minibus). La parte più importante del controllo tecnico verte infatti nell'analisi del sottoscocca ove è possibile rilevare perdite di olio motore o carburante, analizzare i giunti omocineticici, lo stato generale dell'asse anteriore, l'interno degli pneumatici, lo stato generale del telaio, della linea di scarico etc. Una buona fetta dei centri di controllo autorizzati in Italia non può quindi svolgere nel modo corretto le revisioni ministeriali anche se, ad onore del vero, il sollevamento sul ponte con prova giochi risulta comunque una pratica poco utilizzata: lo dimostrano le tempistiche dei controlli tecnici per veicolo, lo dimostra l'incredulità di molti utenti nel vedersi sollevare il veicolo in sede di revisione.

### **LA RICHIESTA DI FEDERISPETTORI**

Insomma: potremmo dilungarci per pagine e pagine su questi argomenti, ma la conclusione per la nostra associazione può essere solo una: chiedere a questa Commissione di adoperarsi affinché la Motorizzazione torni ad essere ente di supervisione e che il rispettivo personale venga impiegato prioritariamente nell'attività di vigilanza, e per fare questo in maniera efficiente è indispensabile cedere le attività tecniche quali la revisione dei veicoli pesanti per il trasporto merci esclusivamente a soggetti privati.

E' dal 2019 che il lavoro dell'amministrazione va in questa direzione, a partire dalla Commissione Trasporti, che a fatica ha ottenuto l'emendamento all'art. 80, comma 8 del C.d.S, il decreto dell'Ex ministro Giovannini, il DM 446, un decreto coraggioso che ha posto in essere, come auspicato dalla nostra organizzazione, la separazione netta fra gli ispettori e le officine, infine l'instancabile attività della Direzione Generale della Motorizzazione presieduta dall'Ing. Pasquale D'Anzi che, dal suo insediamento, ha decisamente cambiato passo all'ente. Questa attività ha di fatto attivato un nuovo settore, a partire dagli enti che hanno erogato corsi di formazione per ispettori, gli esami in Motorizzazione, la nascita di una nuova categoria professionale che oggi dovrebbe contare circa 400 unità abilitate (gli effettivi numeri degli ispettori iscritti regolarmente al Registro Unico degli Ispettori, il RUI, non è possibile saperli con certezza), gli ispettori autorizzati, il ramo assicurativo, dato che per esercitare regolarmente la legge richiede una polizza RC personale, infine l'apertura di nuove partite IVA essendo quello dell'ispettore un lavoro in conto proprio.

Gli ispettori autorizzati privati regolarmente iscritti al RUI sono operatori di elevata caratura tecnica: la maggior parte di essi hanno una esperienza in officina almeno decennale (molto più del richiesto periodo di tirocinio di 3 anni), hanno alle spalle circa 300 ore di corsi tra modulo A e modulo B sia teoriche che pratiche – e solo per le revisioni dei veicoli leggeri fino a 35 q.li. A tutto questo si aggiunge il modulo C, riservato ai veicoli pesanti, della durata di ulteriori 50 ore sia teoriche che pratiche. L'abilitazione ad esercitare poi è data dagli esami ufficiali presso le UMC, previste per i moduli B e C, e risultate molto selettive con i candidati – aspetto che vede FederIspettori estremamente favorevole, ritenendo giusto che sia promosso solo chi è davvero pronto e adeguato alla professione che si andrà a svolgere. Da segnalare che i funzionari UMC che presiedono gli esami, e che quindi giudicano in maniera positiva o meno la preparazione degli ispettori autorizzati privati, sono gli stessi che operano da abilitati presso le officine 870/86, ad ulteriore garanzia della preparazione raggiunta dagli IA.

I nostri associati, ma crediamo di poter parlare a nome di tutti gli ispettori autorizzati, hanno investito del denaro fidandosi dello Stato. C'è chi si è licenziato dall'impiego da dipendente, chi addirittura ha ceduto la propria officina per fare l'ispettore privato, quando le regole erano state fissate per circolare a Dicembre 2022. A giochi iniziati ed a seguito delle proteste dei funzionari della Motorizzazione a Marzo 2023 le stesse

sono mutate: da nuovi protagonisti del settore siamo passati, nel giro di due mesi, a subordinati - persino dei funzionari in quiescenza, i pensionati ex dipendenti della Motorizzazione, una figura plasmata in tempi di pandemia e che ora viene continuamente prorogata.

Ci sono ancora DGT che nonostante il bisogno non chiamano gli ispettori autorizzati, preferendo attingere dal bacino dei funzionari interni alla Motorizzazione, in alcuni casi utilizzando personale completamente fuori ruolo e fuori competenze: ingegneri edili o architetti, per esempio.

Nel mentre abbiamo professionalità del settore completamente ferme che, dopo aver investito somme considerevoli tra assicurazione RC obbligatoria e apertura di partita IVA, ancora si chiedono quando potranno effettivamente esercitare. Per molti di quei 400 ispettori iscritti al RUI non è ancora giunto il momento di investire nel settore, in attesa di regole di ingaggio chiare e certe.

Per FederIspettori invece è giunto il momento di dire basta: basta agli ostruzionismi, basta agli interessi di parte che prevaricano l'interesse comune. Si lavori a tappe forzate solo ed esclusivamente per la sicurezza stradale ed il servizio ai cittadini.

Noi siamo pronti.

Grazie di cuore alla IX Commissione Trasporti nella sua totalità per l'opportunità riservatoci.



**DIEGO BRAMBILLA**  
*Segretario Nazionale*



**LINO DI PASQUALE**  
*Vicepresidente*