

**AUDIZIONE INFORMALE
DI
ASSOTIR
PRESSO LA IX COMMISSIONE
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
CAMERA DEI DEPUTATI**

**OSSERVAZIONI SULLE INIZIATIVE DI CUI ALLE MOZIONI 7-00092, 7-00103,
7-00104, 7-00108, 7-00110 E 7-00116, IN MATERIA DI CONSEGUIMENTO DI
PATENTI DI GUIDA, DI DOCUMENTO UNICO DI CIRCOLAZIONE, DI UFFICI
DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DI REVISIONE DEI VEICOLI PESANTI**

21 GIUGNO 2023

Con riferimento alle tematiche affrontate dalle risoluzioni presentate presso codesta Commissione, giova sottolineare che la Scrivente Associazione, in quanto rappresentante di Imprese di Autotrasporto Merci per conto terzi, propone un approccio strettamente inerente alla realtà dell'Autotrasporto professionale, almeno in parte, diverso da quello del comune utente della strada.

Va altresì sottolineato come la riconosciuta scarsità di personale presso gli uffici della MCTC rimanga la questione centrale, da cui derivano le problematiche relative alla erogazione dei servizi. Sotto tale aspetto, non possiamo non associarci a quanti evidenziano la necessità che i percorsi già intrapresi dalla Pubblica Amministrazione vengano sostenuti ed accelerati.

CONSEGUIMENTO TITOLI ABILITATIVI ALLA GUIDA

Sul tema del conseguimento delle patenti di categorie superiori alla B, in base alle nostre informazioni, in un quadro certamente non ottimale, non si registrano criticità particolarmente evidenti, salvo specifiche situazioni, a cui, tuttavia, non si può assegnare valenza generale.

Maggiore criticità, che niente ha a che fare con la carenza di organico della P.A, presenta il conseguimento del titolo abilitativo alla guida, successivo alla patente: la Carta di Qualificazione del Conducente (la cosiddetta CQC) che, condivisibile nella sostanza, si presenta come un ostacolo assai serio per l'accesso alla guida professionale, sia per l'onerosità del costo (non meno di 3 mila euro), sia per i contenuti teorici, ridondanti e non completamente utili ai fini della qualificazione del conducente.

Si tratta di un obbligo - condiviso - introdotto dalla Direttiva 2006/126/CE e ss. mm., di cui sarebbe auspicabile, anche attraverso il coinvolgimento delle Istituzioni europee, rivedere i contenuti sia in termini quantitativi che qualitativi.

DOCUMENTO UNICO DI CIRCOLAZIONE

Dalla sua istituzione, avvenuta con il Dlgs n.98/2017, il Documento Unico di circolazione e di proprietà ha vissuto una gestazione piuttosto lunga e articolata, caratterizzata da continui rinvii prima della sua definitiva messa a regime. Superato il problema principale della messa in comunicazione tra il sistema informatico del Pubblico Registro Automobilistico (PRA) e quello della Motorizzazione, ad oggi, l'operatività di tale strumento, sia in termini di tempistiche per il suo rilascio che in termini di funzionalità, a parere della scrivente non sembra determinare particolari aggravii.

L'affidamento della gestione dei dati ad un unico soggetto, anziché come attualmente affidato a due soggetti distinti (PRA e Motorizzazione), comporterebbe un indubbio miglioramento del servizio.

UFFICI DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE

Una delle principali problematiche che riguardano tutti gli uffici territoriali delle motorizzazioni è rappresentata dalla mancanza cronica di personale qualificato. Si riscontra, infatti, più o meno in tutte le realtà territoriali, la necessità di assumere nuove figure da impiegare non solamente nelle mansioni di addetto allo sportello ed ai rapporti con l'utenza finale, ma anche in quelle di addetti alle sessioni di esame teorico e pratico per il conseguimento delle patenti e delle ulteriori abilitazioni alla guida previste, nonché nel ruolo di ispettori per lo svolgimento delle sedute delle revisioni, con particolare riferimento a quelle per i mezzi pesanti.

Per il trasporto professionale possiamo ritenere le criticità relative all'operatività degli sportelli certamente presenti, ma con un impatto inferiore rispetto allo standard medio del servizio che, probabilmente soffre di maggiore criticità.

REVISIONI DEI VEICOLI PESANTI

A questa problematica, una possibile e parziale soluzione era stata fornita dall'emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 19 del maggio 2017 e dalla successiva circolare MIT n.5944 del 23-10-2020 con i quali, in sostanza, si riconosceva agli ispettori autorizzati (ovvero coloro che si erano sottoposti a specifica formazione e superamento del relativo esame) la possibilità di svolgere sedute di revisioni di mezzi pesanti presso i centri privati.

Allo stato delle cose, tuttavia, nonostante sia riscontrato un certo miglioramento nei tempi di attesa per le revisioni, rispetto ad un anno fa, siamo ancora lontani dal poter ritenere la situazione soddisfacente ed in linea con le esigenze delle imprese.

Emblematici sono i dati forniti al riguardo dal Direttore generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione nella riunione del 31 maggio u.s., nel corso della quale è stato riferito dall'Amministrazione che sono circa 1 milione l'anno le revisioni da effettuare. Le maggiori criticità oggi riguardano Sardegna e Toscana. I tempi di attesa medi in Italia sono di 63 gg. In particolare, sono: nel Nord-est: 41 gg; nel Nord-ovest: 50gg; Sud: 72 gg; Centro 101 gg. Infine, il 44% delle sedute di revisione sono andate deserte per decisione degli operatori.

Su quest'ultimo fenomeno il Ministero è intervenuto con propria circolare stabilendo il divieto di circolazione del veicolo fino alla avvenuta revisione dello stesso con esito positivo, per chi, senza preavviso, diserta la seduta di revisione.

La Scrivente condivide tale impostazione, che chiama gli operatori a farsi carico di un processo finalizzato a migliorare l'efficienza di un servizio basilare ai fini della sicurezza stradale.

Ovviamente, ci si aspetta che con incontri opportunamente scadenzati si possa verificare il perseguimento dell'obiettivo, da tutti condiviso, di avere mezzi in circolazione in conformità con i criteri di sicurezza stabiliti dalla legge.

Alla luce di quanto sopra, la Scrivente auspica:

- L'IMPLEMENTAZIONE DEL PERSONALE DELLE MCTC;
- L'ACCELERAZIONE DEL PROCESSO DI ESTERNALIZZAZIONE DELLE REVISIONI DEI VEICOLI PESANTI, ritenendo tardivi eventuali ripensamenti sulle decisioni prese, dopo una discussione che ha impegnato istituzioni e operatori per anni. A tal ultimo riguardo, si richiama l'esigenza di una particolare attenzione sui seguenti aspetti:

SICUREZZA (attraverso il rispetto dei requisiti stabiliti per il rilascio delle autorizzazioni alle imprese aspiranti a svolgere le revisioni);

TEMPI DI ATTESA (che devono essere rispondenti alle esigenze degli operatori del trasporto);

COSTI (necessità di una verifica costante sulla congruità delle tariffe praticate nella modalità privata, rispetto a quello pubblica, essendosi già evidenziate situazioni di disallineamento, in alcuni casi notevole e non del tutto giustificato).