



Camera dei Deputati

XIX Legislatura

IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

Documento di osservazioni e proposte

Audizione informale nell'ambito dell'esame delle risoluzioni 7-00092 Caroppo, 7-00103 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

27 giugno 2023

Documento di osservazioni e proposte di Confartigianato Trasporti, CNA Fita, SNA Casartigiani, Legacoop Produzione e Servizi, Confcooperative Lavoro e Servizi su risoluzioni in materia di conseguimento della patente, documento unico di circolazione, uffici della motorizzazione civile e revisione dei veicoli pesanti.

PREMESSA

Confartigianato Trasporti, CNA Fita, SNA Casartigiani, Legacoop Produzione e Servizi, Confcooperative Lavoro e Servizi sono le organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative che su base nazionale rappresentano la quasi totalità delle imprese di autotrasporto, in forma singola o aggregata, riconducibili alle MPMI dell'artigianato e della cooperazione.

Un comparto che, alla data del 31 dicembre 2022 vantava **75.986 imprese rappresentando così il 69.63% del totale delle imprese di autotrasporto** iscritte alla CCIAA (codice Ateco H49 – trasporto terrestre mediante condotte – <https://www.infocamere.it/movimprese?pGeoTk=R17&pTipTk=I&pPerTk=A2008>).

Le suddette associazioni sono pertanto rappresentative di un fondamentale e articolato segmento di imprese diffuso sul territorio e, grazie a un vasto bagaglio di competenze ed esperienze, compiendo un importante sforzo di sintesi a partire dai propri privilegiati osservatori, possono fornire un contributo concreto per una positiva rivisitazione in materia di conseguimento della patente di guida, di documento unico di circolazione, di uffici della motorizzazione civile e di revisione dei veicoli pesanti.

Signor Presidente, Onorevoli Deputati,

vogliamo innanzi tutto ringraziare per aver avviato un ciclo di **audizioni in materia di conseguimento della patente di guida, di documento unico di circolazione, di uffici della motorizzazione civile e di revisione dei veicoli pesanti.**

Le tematiche proposte rappresentano infatti una parte importante delle relazioni che le imprese di autotrasporto hanno con gli Uffici della Motorizzazione Civile (UMC).

E proprio il tema dei servizi erogati dagli UMC alle imprese di autotrasporto (merci, revisione veicoli pesanti) e della filiera dell'autoriparazione (collaudi furgonati, ATP, cisterne, etc.), è diventato negli ultimi anni molto sensibile per le nostre categorie d'impresa interessate.

Per tanti anni abbiamo avuto un sistema di servizi efficiente, puntuale e all'altezza delle necessità dei comparti dell'autotrasporto e della filiera dell'autoriparazione.

Questo sistema si è progressivamente sfilacciato nel tempo e, negli ultimi anni, soprattutto a causa della riduzione del personale degli uffici locali, ma anche per normative tecniche sempre più vincolanti per il personale, e in ultimo a causa dell'emergenza sanitaria da COVID-19 si è ulteriormente disintegrato.

Tempi lunghi di attesa per i servizi di revisione e collaudo, per il rilascio delle carte di circolazione degli autoveicoli pesanti, nelle situazioni di acquisto, cambio intestazioni, subentri, riscatti dai *leasing*, nonché per le pratiche inerenti alle iscrizioni all'Albo degli autotrasportatori e al Registro Elettronico Nazionale (REN), sono le più frequenti cause che alimentano l'inefficienza delle Motorizzazioni e di conseguenza i disservizi per cittadini e imprese.

Dalla lettura dei testi delle risoluzioni, al di là delle analisi delle singole situazioni che riscontriamo nello stato di fatto in cui operano numerosi UMC, le iniziative intraprese dai parlamentari firmatari delle risoluzioni in esame pare convergano per la quasi totalità sulla necessità di indicare al Governo come prioritaria la centralità del servizio pubblico rispetto a quello privato, nei servizi di revisione e collaudo, chiedendo di riprendere un piano adeguato di assunzioni di personale pubblico per le locali UMC.

A tal proposito, di seguito, forniamo il nostro punto di vista che, a partire dall'osservazione dello *status quo*, vuol contribuire a fornire una visione sul tema che, da un lato, tuteli la preminenza dell'interesse pubblico e, dall'altro, porti indubbi vantaggi alla collettività e ai settori economici interessati.

Il servizio pubblico, sempre di più, dovrebbe essere attrezzato per garantire soprattutto **un'attività regolatoria** efficiente, sicura e possibilmente non onerosa per le imprese, e infine garantire **il controllo efficace** per incentivare la sicurezza stradale, la regolarità amministrativa, il rispetto della legalità e la competizione leale tra le imprese del settore.

La situazione delle motorizzazioni civili in Italia è da tempo critica a causa della grave carenza di personale che affligge gli uffici sul territorio. Questa carenza si riflette sul funzionamento dell'ente: in particolare rileviamo criticità nel numero insufficiente di addetti agli esami per il conseguimento delle patenti di guida e di personale per la gestione del servizio di revisione dei veicoli pesanti.

È necessario adottare misure urgenti per affrontare questa crisi delle motorizzazioni civili.

Per quanto riguarda i servizi erogati fino ad ora dagli UMC, riteniamo che in tutti i casi in cui i servizi possono essere svolti e garantiti dal settore privato, questo deve essere autorizzato al loro svolgimento con garanzia di assicurare le prestazioni con professionalità e nel pieno rispetto dei principi di legalità.

Questo dovrebbe rappresentare l'obiettivo di prospettiva da raggiungere nel medio-lungo periodo: un settore pubblico leggero ma efficiente che garantisca la funzione di controllo, con un settore privato protagonista nell'assicurare i servizi di revisione e collaudo degli autoveicoli pesanti.

A supporto di tale percorso riteniamo doveroso semplificare la normativa vigente, attraverso regole chiare e allo stesso modo stringenti, che consentano ai soli professionisti abilitati di supportare l'attività di revisione operando in un mercato trasparente e sempre più competitivo.

Pertanto, riteniamo strategico agire perseguendo ambedue le strade. Potenziamento degli organici di personale pubblico, depauperati nell'ultimo decennio, e vera privatizzazione attraverso il pieno affidamento ai centri privati, per consentire loro di poter "giocare" alla pari del servizio pubblico e garantire la piena operatività delle revisioni per i veicoli pesanti, a beneficio esclusivo dell'utenza e a tutela della sicurezza stradale e sociale.

Come noto, l'autotrasporto di merci su strada è una professione complessa, regolata da norme che disciplinano l'accesso all'attività, con una copiosa lista di documenti e adempimenti necessari per la guida e la circolazione dei mezzi.

I frequenti rapporti tra operatori e UMC sono sempre più caratterizzati da complicazioni e tempi di attesa incompatibili con la velocità di intervento richiesta dal mercato di riferimento del settore.

Siamo pertanto consapevoli delle difficoltà, ma è necessario intervenire concretamente e con urgenza semplificando e migliorando le condizioni di lavoro e di vita di questa fondamentale categoria di lavoratori.

Il Governo deve dare un segnale di concretezza alle proprie azioni con un veloce cambiamento della macchina amministrativa.

In linea generale, condividiamo gli intenti espressi nelle risoluzioni.

Riteniamo, però, che per centrare gli obiettivi prefissati, occorre puntare con più decisione verso il coinvolgimento delle Organizzazioni veramente rappresentative del settore.

Una visione realistica delle cose, scevra da condizionamenti di sorta, aiuta a comprendere il livello delle problematiche e a tarare con maggiore efficacia specifiche proposte di intervento.

Nelle pagine che seguono rappresentiamo, pertanto, alcune nostre osservazioni e proposte sulle risoluzioni in parola.

L'intento che ci prefiggiamo è di far pervenire il punto di vista del variegato mondo delle PMI dell'artigianato e della cooperazione, al fine di migliorare i rapporti con la motorizzazione e le condizioni di lavoro e di vita delle imprese di autotrasporto.

A. CONTESTO

Il parco veicolare complessivo dei veicoli immatricolati per l'utilizzo nel trasporto di merci c/terzi e c/proprio, senza distinzione di massa, circolante al 31 dicembre 2022, conta 5.612.639 veicoli.

Poco più del 36% di questi veicoli sono collocabili entro la categoria 'euro cinque' ed 'euro sei'.

Quasi i due terzi del parco veicolare commerciale italiano presenta invece una "anzianità di servizio" che va dai 17 (euro quattro) ai 30 anni (euro zero).

Poco più di un terzo di tale platea mostra un'età compresa tra i sette (euro sei) e i tredici anni (euro cinque).

Analogo monitoraggio è stato effettuato con riferimento ai rimorchi. L'esito evidenzia:

- come soltanto il 31% di essi abbia un'età inferiore ai 10 anni,
- che quasi il 51% di essi appartenga a una "fascia di anzianità" fra i 15 e i 40 anni,
- che più dell'8% vada oltre i 40 anni.

I dati sul parco veicolare commerciale (veicoli destinati al trasporto di merci c/terzi e c/proprio, di qualsiasi massa) sono stati estrapolati dal sito dell'Automobile Club d'Italia (ACI): <https://opv.aci.it/WEBDMCircolante/>.

Dati sicuramente attendibili visto che l'ACI li attinge dal Centro Elaborazioni Dati (CED) del MIT.

A tale specifico proposito, se non vi fossero particolari motivi ostativi, auspicheremmo che anche il CED del MIT fornisse (gratuitamente) questi dati dettagliando il parco veicolare anche in funzione della consistenza per massa, della numerosità per caratteristiche strutturali e d'uso (c/terzi – c/proprio – ADR, ecc.), della loro classe ambientale, ecc.

Avere puntuale conoscenza dei numeri su cui occorre intervenire, aiuta senza ombra di dubbio a fare proposte coerenti con la situazione da affrontare. Purtroppo, i dati messi a disposizione da ACI non consentono di conoscere la massa complessiva dei veicoli e conseguentemente la loro numerosità nelle varie fasce di peso.

Una carenza non di poco conto, considerato che questo dato risulta fondamentale per confrontare il numero delle revisioni svolte annualmente dagli operatori del MIT (1 milione di revisioni/anno effettuate sui mezzi di m.c.p.c. maggiore di 3,5 tonnellate – dato fornito in occasione dell'incontro con il MIT del 31.05.2023), con il numero totale dei mezzi con analoghe caratteristiche di peso che dovrebbero assolvere la verifica annuale presso le motorizzazioni o i centri autorizzati in base alla legge n. 870/1986.

Comprendere esattamente la dimensione del problema è dirimente per determinarne coerentemente ed efficacemente la soluzione.

B. REVISIONE DEI VEICOLI PESANTI E UFFICI DELLA MOTORIZZAZIONE

Come ben riscontrato nella risoluzione 7-00104, i lunghi tempi di attesa per l'effettuazione delle operazioni di revisione dei veicoli pesanti purtroppo continuano ad essere un tema di estrema attualità.

Le revisioni sono necessarie per verificare lo stato di manutenzione e conformità dei veicoli alle normative vigenti. Quella dei veicoli pesanti in Italia rappresenta un aspetto fondamentale per garantire la sicurezza stradale e l'efficienza del trasporto su strada.

Purtroppo, nel nostro Paese la situazione si deteriora ulteriormente a causa della sempre più cronica carenza di organico degli uffici periferici della Motorizzazione civile (MC), delle lungaggini e imperizie e, ultimamente, di alcune posizioni degli stessi dipendenti delle MC che osteggiano il trasferimento ai privati delle operazioni di revisione dei veicoli pesanti di massa complessiva superiore a 35 quintali.

Il quadro che sta emergendo è quello di un Paese frammentato, dove però sono veramente poche le situazioni di efficace tempestivo funzionamento degli uffici periferici delle motorizzazioni civili.

Come emerso nel corso dell'ultimo incontro tenutosi al Ministero dei Trasporti voluto dal Viceministro con delega alla Motorizzazione, On. Galeazzo Bignami, alla presenza del responsabile della Direzione generale competente, nella maggior parte del nostro Paese per le operazioni di revisione dei mezzi pesanti si registrano tempi medi di attesa che purtroppo ancora difficilmente scendono sotto i tre mesi.

Addirittura, nei casi peggiori quali quelli riguardanti le province della Sardegna e quella di Parma i tempi di attesa si attestano dai dodici ai quattordici mesi.

Gli effetti non si ripercuotono soltanto a livello di sicurezza, ma determinano danni economici alle imprese che rischiano di subire pesanti penali dai propri committenti in quanto non riusciranno a prestare i dovuti servizi di trasporto per le prossime attività stagionali.

Un aspetto particolare di questa problematica ci viene segnalato dagli autotrasportatori che si trovano in attesa di sottoporre i loro veicoli alla prova isotermica ATP (*Accord Transport Perissable*) presso i Centri Prova Autoveicoli di diverse province.

È noto che il trasporto refrigerato di alimenti è soggetto al rilascio della certificazione ATP, ottenuto attraverso un'ispezione condotta dagli organi competenti. Dopo il primo rilascio, l'attestazione ATP ha una validità di 6 anni. Successivamente, è necessario rinnovare il certificato ogni 3 anni fino al raggiungimento del 15° anno di vita del veicolo. Oltre il 15° anno, è richiesta una verifica presso il CPA (Centro Prova Autoveicoli), che permette di ottenere una nuova certificazione valida per ulteriori 6 anni. Il mancato rispetto delle norme stabilite dalla normativa ATP espone i conducenti al rischio di subire sanzioni disciplinari previste dal Codice della Strada. Infatti, coloro che non provvedono al rinnovo dell'attestazione ATP o al collaudo dei veicoli isotermici commettono un'infrazione che è punita con una pena pecuniaria. In particolare, l'articolo 216, comma 6 del Codice della Strada, prevede il reato di circolazione abusiva e commina una sanzione pecuniaria che varia da 1988 euro a 7953 euro. In caso di recidiva, viene applicata una sanzione accessoria che comporta il fermo del veicolo o la confisca, con una durata di tre mesi.

Nonostante le richieste di prova isotermica ATP, in molti casi, siano state presentate in anticipo al CPA, ad oggi le relative pratiche sono ancora in sospeso, causando un notevole danno economico alle aziende coinvolte, indipendentemente dalla loro volontà. Infatti, il mancato completamento della verifica isotermica comporta direttamente l'impossibilità di eseguire la revisione tecnica del veicolo, che è indispensabile per poter circolare regolarmente.

PROPOSTE

Comprendere esattamente la dimensione del problema, è dirimente per determinarne coerentemente ed efficacemente la soluzione.

E il problema, a nostro avviso, è talmente rilevante da richiedere un intervento urgente da parte del MIT su più fronti.

Innanzitutto, occorre creare le condizioni per implementare l'organico degli UMC e contemporaneamente dare effettiva attuazione alla norma che prevede la concessione ai privati delle operazioni di revisioni dei veicoli pesanti.

I centri di controllo privati debbono ricoprire infatti una posizione di assoluta centralità nel sistema delle revisioni sui mezzi pesanti, salvo il ruolo di vigilanza necessariamente in capo alle motorizzazioni.

In questo senso, il D.M. n. 446/2021 richiede di essere modificato in ragione degli ostacoli frapposti alla realizzazione del materiale conferimento ai centri privati del servizio di revisione dei mezzi pesanti. Serve, in altri termini, un decreto correttivo.

La motorizzazione deve vigilare per garantire la sicurezza della circolazione dei mezzi, nei tempi previsti dal codice della strada e con tariffe controllate ed eque.

Occorrerebbe, inoltre, conferire quanto prima al Governo una delega per la "digitalizzazione ed informatizzazione del sistema di prenotazione delle revisioni dei veicoli pesanti presso gli UMC".

Per contribuire a porre rimedio alle evidenti criticità degli UMC, si ritiene infatti necessario un decreto legislativo che definisca la completa digitalizzazione e informatizzazione di procedure e adempimenti relativi alla presentazione delle richieste di prenotazione delle revisioni periodiche presso gli sportelli degli uffici della Motorizzazione Civile.

Sulle revisioni dei mezzi isoterme in ATP la soluzione prospettata dal MIT è l'apertura di nuove camere isoterme, la cui realizzazione richiede al momento non meno di due anni (realizzazione, certificazione Accredia e autorizzazione MIT). A tal riguardo proponiamo invece che venga eliminato il vincolo attuale dei 15 anni per effettuare il rinnovo periodico presso gli esperti ATP. Tale vincolo non è dettato dalla normativa internazionale ATP, bensì trattasi solo di vincolo nazionale. In altri Paesi gli esperti possono effettuare il rinnovo indipendentemente dall'anzianità del veicolo. Del resto, trattandosi di una prova di efficienza, è sufficiente verificare che il mezzo sia idoneo e riesca a mantenere la temperatura richiesta per il trasporto.

C. CONSEGUIMENTO DELLA PATENTE DI GUIDA

Conveniamo sulla necessità di rivedere le modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento della patente di guida.

Puntare su una maggiore definizione della parte pratica dell'esame è in linea con la necessità di migliorare sicurezza e professionalità nella guida.

Gli effetti di una rivisitazione delle procedure previste per il rilascio della patente di guida considerano giustamente anche altri aspetti che si collegano in maniera specifica alla guida dei mezzi pesanti: *"Esami più rapidi e veloci, sarebbero importanti non solo per i cittadini, ma anche per le*

imprese che oggi faticano spesso a trovare lavoratori provvisti di patente” (come indicato in alcune delle risoluzioni in esame).

Il settore dell'autotrasporto lamenta da tempo difficoltà a reperire personale con la qualifica di autista.

Molteplici sono le cause che determinano questa criticità e i ritardi nell'espletamento degli esami per il conseguimento della patente di guida, e contribuiscono ad acuire le difficoltà a reperire autisti in possesso degli idonei titoli professionali.

Anche il fenomeno “NEET” (dall'acronimo inglese di *Not [engaged] in Education, Employment or Training*) vale a dire le persone che in un dato momento non studiano, né lavorano né ricevono una formazione, va valutato attentamente ai fini del reperimento di personale addetto alla guida dei mezzi pesanti.

Sono circa 3 milioni i giovani (15-24 anni) che non studiano e non lavorano.

La percentuale (23,1%) è la più alta in Europa (media UE = 13,1%)

Di seguito rappresentiamo pertanto una serie di proposte che riguardano la patente di guida e aspetti ad essa correlati.

PROPOSTE

- Modificare il codice della strada abbassando l'età minima per il conseguimento delle patenti superiori, considerata la scarsità di autisti in circolazione e i tempi tecnici che sono richiesti per il conseguimento.

In particolare, ridurre dai 21 ai 18 anni l'età minima per la patente C, e dai 21 ai 19 anni quella per la patente E, attraverso una modifica normativa che consenta la guida degli automezzi pesanti solo in ambito nazionale (ad es. con un codice da indicare sulla patente), fino all'età dei 21 anni attualmente prevista dalle direttive comunitarie;

- per il trasporto persone, consentire di condurre veicoli fino a 8 metri di lunghezza con la sola patente B e il Certificato di abilitazione professionale che viene rilasciato per guidare veicoli fino a 9 posti, e anticipare il rilascio a 18 anni (e non a 21) sia del Certificato di abilitazione professionale sia della patente D1, per favorire l'accesso alla professione di conducente;
- accorpare i corsi di teoria per la patente C con quelli di qualificazione iniziale per la CQC, in particolare per le materie comuni;
- agevolare l'assunzione di autisti extra-comunitari entrati regolarmente in Italia, consentendo di condurre i mezzi pesanti con le patenti C+E conseguite nei loro Paesi equivalenti a quelle italiane, per il primo anno d'ingresso in Italia. In questo particolare momento, sembra palesarsi una buona disponibilità di personale proveniente da Paesi extra UE e in particolare Albania, Moldavia, Serbia e Senegal. La potenziale disponibilità di questi lavoratori extracomunitari contrasta però con la Direttiva europea (2003/59/CE) in materia di Carta di Qualificazione del Conducente (CQC) che non riconosce valido il documento in loro possesso; un documento che sembra equipollente alla nostra CQC. Si chiede pertanto di valutare se è immaginabile uno specifico provvedimento che, effettuate le necessarie e preliminari verifiche ai fini della direttiva

sulla CQC, possa consentire di riconoscere la validità del documento rilasciato da un Paese extra UE, eventualmente circoscritto al solo ambito nazionale;

- per il periodo necessario a un addestramento professionale alla guida, consentire la presenza a bordo degli automezzi oltre che di un autista esperto anche quella di personale neoassunto. Tale fattispecie è disciplinata dall'articolo 54, comma 1, lettera "d" del Cds che consente la presenza a bordo soltanto delle "persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse". Il D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156, ha disposto (con l'art. 1, comma 5-*quinquies*) che "In deroga a quanto disposto dall'articolo 54, comma 1, lettera d), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sugli autocarri è possibile la presenza a bordo, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neo-assunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi". Si propone di estendere il periodo da tre a sei mesi;
- defiscalizzare i costi per l'ottenimento delle patenti superiori e della CQC rimasti a carico dei nuovi conducenti a beneficio dei conducenti stessi o delle persone di cui sono a carico ovvero delle imprese che possono dimostrare di aver sostenuto i relativi costi;
- modificare il decreto legislativo n. 286/2005, che recepisce la direttiva 2003/59, prevedendo il conseguimento della CQC solo a seguito dell'esame e non anche della frequentazione di un corso di formazione obbligatorio;
- ridurre i tempi di attesa tra la fine dei corsi "patenti" e lo svolgimento dei relativi esami di accertamento (almeno per patenti superiori e CQC), con specifico provvedimento della Direzione generale della Motorizzazione, consentendo altresì la possibilità di svolgimento dell'esame stesso anche in una provincia diversa da quella di residenza del candidato.

Infine, in tema di patenti di guida e sicurezza, è doveroso evidenziare il caso della guida delle "macchine agricole".

Ai sensi dell'articolo 124 del Codice della Strada, per guidare le macchine agricole e le macchine operatrici occorre aver ottenuto una delle patenti di cui all'articolo 116, comma 3.

In particolare, vogliamo concentrare l'attenzione sui mezzi che superano un certo peso, vale a dire quei mezzi quali le macchine operatrici semoventi di peso superiore a 18 tonnellate a pieno carico e i complessi veicolari (trattore più rimorchio) superiori a 20 tonnellate a pieno carico che, in base al richiamato art. 116, comma 3, è attualmente possibile guidare con la patente di categoria C1.

Questa condizione, ai fini della sicurezza della circolazione stradale di questi mezzi che per dimensioni e ingombro spesso vanno ben oltre quelle di un camion, appare riduttiva rispetto alle ore di formazione e alle qualifiche a cui è soggetto un autotrasportatore professionale.

Per tale motivo e per limitare drasticamente i fenomeni di abusivismo che alimentano la concorrenza sleale ai danni degli operatori professionali del trasporto merci, proponiamo che nella prossima rivisitazione del Codice della Strada, per guidare macchine agricole eccezionali (escluse quelle con conducente a terra, nonché macchine operatrici, escluse quelle a vapore, che circolano su strada) occorre avere ottenuto la patente della categoria CE.

D. CONSEGUIMENTO DEL DOCUMENTO UNICO DI CIRCOLAZIONE

Il 1° ottobre 2021 è entrato in vigore il DUC, Documento unico di circolazione e proprietà, che sostituisce il libretto di circolazione, di competenza della Motorizzazione Civile, e il certificato di proprietà erogato dall'ACI.

Nella fase della sua introduzione si scriveva: *“con il Duc, grazie al fatto che riunisce due certificati (certificato di proprietà e carta di circolazione del veicolo), le marche da bollo da pagare sono solo due e non quattro come accadeva prima per un costo totale di 32,00 Euro rispetto ai precedenti 64,00. Scende anche il costo della tariffa del PRA per la trascrizione all'ACI che passa da 27,00 a 20,00 Euro. Il risparmio complessivo per ciascun veicolo è quindi di circa 39,00 Euro”.*

Ed ancora: *“Come noto la semplificazione in materia, fortemente appoggiata e partecipata dalla categoria delle (...), introdurrà importanti benefici per la collettività, allineando il Paese agli altri partner dell'Unione”* (come indicato in alcune delle risoluzioni in esame).

Una innovazione quindi presentata come un grande intervento in termini di semplificazione e contenimento dei costi.

In realtà, dopo due anni dalla sua entrata in vigore, dai territori si raccolgono forti e diffuse lamentele circa i tempi di attesa necessari per poter effettivamente mettere in circolazione un veicolo pesante.

Attualmente la procedura per ottenere il DUC indispensabile per l'effettiva messa in circolazione del veicolo prevede:

1. Immatricolazione del mezzo
2. Rilascio del foglio propedeutico all'iscrizione al PRA (non valido per la circolazione)
3. 1ª iscrizione al PRA
4. Emissione del DUC (in genere dopo 24 ore dalla 1ª iscrizione al PRA)

Se tutto va bene i tempi complessivi richiesti per la messa in circolazione del veicolo vanno dai sette ai quindici giorni.

Prima del DUC l'impresa immatricolava il mezzo e contestualmente acquisiva il foglio di via valido ai fini della circolazione, senza nessun tempo morto.

Pertanto, con l'introduzione del DUC, a fronte dei circa 39,00 euro risparmiati per ogni mezzo immatricolato, le imprese attualmente devono sopportare una perdita di incassi che va da euro 7.000,00 (7 gg di mancato utilizzo) a euro 11.000,00 (15 gg di mancato utilizzo), a seguito dei lunghi tempi di attesa che precedono la possibilità di utilizzare il veicolo.

PROPOSTE

Si chiede di intervenire fattivamente per fare in modo che il mezzo pesante, una volta immatricolato, sia messo immediatamente nella condizione di poter circolare senza dover subire pesanti danni economici per il mancato utilizzo.