



ASSOCIAZIONE
"FEDERISPETTORI"

VIA ALESSANDRO LAMARMORA, 33/3 – 16035 RAPALLO (GE)

C.F. 90080600100

Sito: federispettori.org

Mail: info@federispettori.org

Alla cortese attenzione

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – stradesicure2023@mit.gov.it

Strade Sicure 2023 – Proposta FEDERISPETTORI



SOMMARIO

1) PRESENTAZIONE	2
2) IL PROBLEMA CARDINE	2
3) LA "MINACCIA" DELL'EUROPA	4
4) LA REVISIONE DEI VEICOLI PESANTI – LA STRADA MAESTRA	5
5) PROPOSTA EMENDATIVA N. 1	7
6) PROPOSTA EMENDATIVA N. 2	8
7) SPUNTO DI RIFLESSIONE N. 1	9
8) SPUNTO DI RIFLESSIONE N. 2	9
9) SPUNTO DI RIFLESSIONE N. 3	10
10) CONCLUSIONI	10

PRESENTAZIONE

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 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.

Dal 2023 siamo membri CITA (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.

IL PROBLEMA CARDINE

Federispettori nasce con una *mission* ben definita, che va oltre alla semplice rappresentanza di una categoria professionale. Ciò che ha spinto i nostri associati ad unire le forze e cooperare attivamente è una criticità strutturale del sistema revisioni nazionale che ha un grave impatto sul regolare svolgimento dei controlli tecnici ai veicoli e, di conseguenza, sulla salvaguardia della sicurezza stradale. Si tratta del problema nodale, l'origine di tutte le criticità che negli anni sono state soggette a vani tentativi di correzione da parte della Direzione Generale della Motorizzazione Civile, cure palliative che hanno avuto come unico effetto benefico, posto che lo si possa considerare tale, il prolungamento dell'agonia di un settore che non ha mai funzionato, né economicamente, tantomeno dal profilo sociale. Basti considerare che nel 2015, dopo anni di scandali nel settore che hanno fatto definitivamente crollare l'opinione pubblica sull'argomento, la Motorizzazione obbligò i centri di revisione a dotarsi di una fotocamera in grado di certificare l'effettiva presenza in sede dei veicoli in quanto era pratica largamente diffusa apporre sulle carte di circolazione le etichette attestanti il superamento del controllo ministeriale a distanza, senza nemmeno vedere l'autoveicolo o il motociclo. Ciò rappresenta l'emblema del blackout della revisione ministeriale in Italia, considerata dall'utenza come una sorta di tassa per consentire la libera circolazione su strada pubblica nei successivi due anni, una triste manifestazione dello scarso livello di educazione stradale dei cittadini. L'oggettiva carenza su larga scala di senso civico dovrebbe impattare contro un sistema pubblico di controllo proporzionato al livello di criticità, come peraltro avviene in qualsiasi altro ambito sociale. Rapportando invece i dati ISTAT a quelli della Motorizzazione Civile è facilmente intuibile l'opposto: in Italia esistono 7901 comuni (2023), il 69% dei quali con meno di 5000 abitanti ove circolano all'incirca 3350 veicoli in funzione alla media nazionale di 67 automobili ogni 100 abitanti. I centri di revisione operativi risultano essere 9164 (2021), 1,15 per comune, una media senz'altro da interpretare e distribuire sulle grandi città metropolitane tanto quanto sui comuni con meno di 1000 abitanti, di cui sono stimate 1800 unità. Nessun dubbio quindi circa la capillarità del servizio revisioni, ma siamo certi sia una

3

nota positiva? Per rispondere alla domanda è doveroso porre una netta distinzione fra il concetto di efficienza e quello di efficacia.

Un sistema efficiente è in grado di processare entro i termini prestabiliti il carico di lavoro, in questo caso le operazioni di revisione ministeriale ai sensi dell'art. 80 del C.d.S. entro il mese di scadenza. Nessuna criticità nel gestire 16 milioni di veicoli, ripartiti su 12 mensilità (1,4MLN/mese), da parte degli oltre 9000 centri di revisione con un potenziale medio stimato di circa 20 revisioni ministeriali giornaliere, quindi 3,6MLN al mese su scala nazionale, un dato sottostimato in quanto alcuni centri hanno più di una postazione operativa.

Quanto all'efficacia, occorre entrare nel merito del controllo tecnico dei veicoli individuandone il fine, la ragione che spinge uno Stato civile ad imporre ai propri cittadini un obbligo per il bene della collettività. È la selezione del parco circolante, legittimazione di questa attività che altrimenti sarebbe inutile in conformità alla percezione da parte dei cittadini sopra descritta e, nostro malgrado, alle attuali condizioni, ci risulta difficile obiettare: **il sistema revisioni italiano ha perso completamente di credibilità.**

Dati alla mano, fonte CED (Centro Elaborazione Dati) della Motorizzazione Civile, oltre il 99% dei veicoli cosiddetti "leggeri" (automobili, motociclette e piccoli autocarri) risulta **regolare** al controllo tecnico ministeriale a fronte di uno dei parchi circolanti più vetusti e di conseguenza pericolosi ed inquinanti d'Europa. La manifestazione plastica del lassismo nella condizione dei controlli ai veicoli, una piaga sociale sulla quale abbiamo il dovere morale di interrogarci. **Per quale ragione i centri di revisione, realtà private che esercitano un ruolo pubblico, non assolvono con diligenza alla propria funzione?**

Sono le conseguenze delle dinamiche del libero mercato fondato sulla legge della domanda e dell'offerta. Nonostante i centri di revisione abbiano un carattere pubblico attribuito dalla pratica di autorizzazione/concessione da parte dell'Autorità competente (amministrazione provinciale – Motorizzazione Civile), nei fatti non sono altro che attività imprenditoriali private abbandonate al proprio destino considerando che il protrarsi dell'ormai nota carenza di personale negli UMC (Uffici Motorizzazione Civile) vanifica i contenuti dal comma 10 dell'art. 80 del C.d.S che prescrive la supervisione delle imprese private da parte del Ministero dei Trasporti. Nessun controllo, dunque, una domanda, come è facile intuire, scorretta, il sovrannumero di imprese che sfocia in una concorrenza spietata sul territorio **ed un rapporto diretto con i proprietari dei veicoli sottoposti a revisione.** E se a sostegno della nostra tesi sull'inefficacia del sistema revisioni non bastasse il conflitto d'interessi di natura personale, facciamo presente che la principale piaga è rappresentato dal **conflitto d'interessi economico.** Tutti i centri di revisione, in ottemperanza all'art. 80, comma 8 del Codice della Strada, hanno un legame imprescindibile con l'autoriparazione. Sono autofficine, di fatto, dotate di una licenza supplementare ed attrezzature dedicate.

Come si può pensare che sia garantita l'obiettività quando il controllore è in rapporti commerciali con il controllato e di fatto dovrebbe verificare il corretto stato di manutenzione del veicolo, quindi certificare il proprio lavoro? L'utenza, o meglio, i clienti, sono ben consapevoli di questo meccanismo e di conseguenza esercitano pressioni sulle attività private le quali si trovano di fronte ad un dilemma: assecondare le richieste incassando i corrispettivi, oppure rappresentare la Legge, perdere un cliente sia del centro revisioni che dell'officina annessa e procurarsi una pessima nomea sul territorio in quanto, paradossalmente, chi opera in conformità alla prescrizioni ministeriali è malvisto, definito "troppo pignolo" e quindi scartato a priori.

Inutile specificare quale direzione venga intrapresa per la maggiore, una scelta che di fatto consente a tutti gli attori coinvolti di raggiungere il proprio obiettivo. **È il patto silenzioso fra il cittadino e l'imprenditore:** il cittadino, proprietario di un veicolo difettoso, può circolare liberamente senza dover necessariamente

spendere soldi nella riparazione, mentre l'imprenditore incassa la tariffa di revisione, eventualmente vende alcuni servizi di officina funzionali alle proprie esigenze organizzative e guadagna soprattutto la fidelizzazione del cliente, grato per la risoluzione del *problema-revisione* per i successivi due anni. E' sottinteso che, da ambo le parti, non vi sia alcuna consapevolezza del rischio concreto che comporta una simile condotta, nonché la serie di reati che si configurano circolando con un veicolo pericoloso (art. 72, 78, 79 del C.d.S.) oppure certificando il falso (falso ideologico in atto pubblico art. 479 c.p., concussione art. 317 c.p., associazione per delinquere art. 416 c.p. nei casi sistematici più gravi).

Il caso opposto, a onore del vero poco diffuso ma comunque degno di citazione, è rappresentato dall'imprenditore il quale, con l'autorità conferitagli dalla funzione pubblica, ha facoltà di prescrivere alcune riparazioni sotto minaccia più o meno velata della sospensione dalla circolazione di un veicolo a seguito dell'assegnazione dell'esito negativo della revisione ministeriale. Quale credibilità potrà mai avere un venditore, anche in buona fede, che propone i propri servizi nei panni del pubblico ufficiale? A circa 25 anni dalla privatizzazione del comparto revisione veicoli leggeri dobbiamo avere il coraggio di ammetterlo: l'Italia ha miseramente fallito.

LA "MINACCIA" DELL'EUROPA

Le direttive europee che dagli anni Settanta mirano all'uniformazione della disciplina in materia di controllo tecnico dei veicoli negli Stati Membri, a partire dal 1996 si esprimono in merito al conflitto d'interessi, dapprima con indicazioni a carattere generale, poi con prescrizioni sempre più specifiche. All'art.2 della direttiva 96/96CE, relativamente ai centri di revisione veicoli, veniva disposto quanto segue:

"Il controllo tecnico previsto dalla presente direttiva deve essere effettuato dallo Stato da organismi a vocazione pubblica incaricati di tale compito oppure da organismi o impianti da esso designati, di natura eventualmente privata, debitamente autorizzati e che agiscono sotto la sua diretta. Quando impianti designati quali centri di controllo tecnico dei veicoli operano anche come officine per la riparazione dei veicoli, gli Stati membri si adoperano in modo particolare affinché siano garantite l'obiettività e l'elevata qualità di tali controlli."

È evidente come il modello intrapreso dall'Italia poco dopo, seppur giuridicamente legittimo, rappresenti l'unica opzione soggetta a condizioni, sinonimo del potenziale rischio di conflitto d'interessi individuato dal legislatore già 25 anni fa. La successiva direttiva quadro sul controllo tecnico dei veicoli è la 2014/45UE che, a distanza di due decenni, rimarca il concetto sopra esposto. Di seguito alcuni passaggi salienti:

Considerando n. 34)

"È opportuno che gli ispettori, durante l'effettuazione dei controlli, agiscano in modo indipendente e che il loro giudizio non sia condizionato da conflitti di interesse, compresi quelli di natura economico o personale. È opportuno che il compenso degli ispettori non sia direttamente collegato ai risultati dei controlli tecnici. Gli Stati membri dovrebbero poter prescrivere requisiti in materia di separazione delle attività [sottinteso fra centro revisioni ed autofficina] o autorizzare un organismo privato a effettuare i controlli tecnici e le riparazioni di veicoli, anche sullo stesso veicolo, qualora l'organo di controllo abbia accertato positivamente che resta mantenuto un elevato livello di obiettività."

Senza entrare nel merito dell'argomento per non incorrere in ripetizioni, dalla comparazione fra il sistema italiano descritto al paragrafo precedente e la vision europea del settore, che peraltro trova applicazione nella quasi totalità degli altri Paesi Membri, si evince come i due apparati siano agli antipodi. Un problema non solo di natura pratica – già di per sé sufficiente per smantellare l'intero comparto nazionale – bensì di

incompatibilità normativa in quanto l'ormai nota strategia impiegata dalle precedenti Amministrazioni sulla spinta di alcuni stakeholders avversi al cambiamento può durare finché gli atti legislativi pubblicati in sede UE corrisponderanno a direttive, per proprietà intrinseca "moderatamente correggibili" nella fase di recepimento nazionale. Quando l'Unione Europea stabilirà che la legislazione dei vari Stati Membri si può ritenere uniforme grazie agli step intermedi raggiunti - non dall'Italia - negli anni, si passerà al Regolamento, un atto giuridico avente forza di legge in tutto il territorio comunitario e gerarchicamente superiore a qualsiasi fonte di diritto nazionale. E non si tratta di un'ipotesi a lungo termine: una buona parte delle direttive UE settoriali (omologazione di veicoli, motocicli, unità tecniche indipendenti) sono state già abrogate da tempo a favore di regolamenti.

FederIspettori è consapevole dell'impossibilità oggettiva per codesto Ministero di provvedere in maniera risolutiva a tutte le criticità sopra esposte, in quanto le imposizioni dall'alto ed i cambiamenti radicali vengono spesso mal recepiti dagli addetti ai lavori e finiscono per avere effetti nefasti. È altresì opportuno considerare che oltre 9000 imprenditori, sulla scia delle norme nazionali, hanno investito nel settore revisioni e non possono pagare sulla propria pelle il prezzo delle scelte cieche dei precedenti Governi ed Amministrazioni. È tuttavia ancor più oggettivo, inconfutabile e di buon senso riconoscere che **il cambiamento è un processo inesorabile e può solamente essere cavalcato, oppure subito: a questo Ministero la scelta. Dalla parte dei cittadini, dell'Europa e della sicurezza stradale, oppure dalla parte delle lobbies.**

LA REVISIONE DEI VEICOLI PESANTI: LA STRADA MAESTRA

Come è noto, il comparto della revisione dei veicoli cosiddetti pesanti destinati al trasporto merci è stata recentemente oggetto di esternalizzazione, come avvenne nel 1996 per le automobili. Senza entrare nel merito dell'argomento, vorremmo portare alla luce alcuni profili di incompatibilità fra le norme che regolamentano il sistema revisioni vigenti per i veicoli pesanti e leggeri, entrambi legittimati dal medesimo art. 80 comma 8 del Codice della Strada.

DM 446/21 - Art. 17 (decreto attuativo revisione veicoli pesanti) (anno 2021)

"3. Gli ispettori autorizzati a svolgere attività di revisione sui mezzi di cui all'articolo 3, comma 1, non possono in alcun caso operare presso un operatore autorizzato in base a rapporto di lavoro dipendente e vengono individuati dall'organismo di supervisione territorialmente competente all'interno del registro degli ispettori per ogni singola seduta di revisione prenotata, anche per il tramite degli studi di consulenza automobilistica di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264 (7), ed autorizzata dal medesimo organismo di supervisione."

D.P.R. 495/92, art.240, comma 2 (Regolamento di esecuzione del Codice della Strada) (anno 1995)

"Il responsabile tecnico [precedente denominazione dell'ispettore ormai obsoleta - DM 214/17] deve inoltre svolgere la propria attività in maniera continuativa presso la sede operativa dell'impresa o presso il consorzio cui è stata rilasciata la concessione stessa. Il responsabile tecnico non può operare presso più di una sede operativa di impresa o presso più di un consorzio che effettui il servizio di revisione."

Nel sistema revisione "veicoli leggeri" l'ispettore **deve obbligatoriamente** avere un legame inscindibile con il centro revisioni.

Nel sistema revisione "veicoli pesanti" invece l'ispettore **non può** avere legami con i centri di revisione.

Qual è, dunque, l'orientamento della legislazione italiana? **Sono inaccettabili due norme in netta contrapposizione aventi come unica discriminante la massa del veicolo sottoposto a revisione.** La *ratio legis* dell'art. 17 del DM 446 si può riassumere con la volontà da parte del legislatore di eliminare qualsivoglia conflitto d'interessi durante lo svolgimento del controllo dei veicoli: l'ispettore non può essere l'imprenditore titolare della sede, non può avere alcun rapporto con essa e di conseguenza con il cliente. Come si giustifica, invece, lo spirito del comma 2 dell'art.240 del Regolamento di Attuazione al Codice della Strada? L'unica spiegazione plausibile corrisponde alla necessità di individuare una persona fisica titolare delle responsabilità civili e penali connesse allo svolgimento delle revisioni ministeriali, come previsto dal nostro ordinamento, eventualmente diversa da quella del titolare d'impresa (del centro revisioni), ma ciò si verificherebbe anche con l'introduzione di personale esterno. Si consideri inoltre che **la temporanea assenza dell'ispettore riconducibile a malattia, ferie o altra incombenza, comporta la chiusura provvisoria dell'attività** in quanto la figura del sostituto, vigente fino al 2021, è stata abrogata per incompatibilità con le norme europee, regole di buon senso che bandiscono finalmente l'impiego di personale non qualificato in sostituzione ai tecnici specializzati. Ed in tema di abilitazioni un'altra grave ripercussione del recepimento parziale delle direttive comunitarie: la professione di ispettore (ex-responsabile tecnico) fu pensata in Italia come una certificazione supplementare per l'autoriparatore conseguibile a seguito di un breve corso di 32 ore. Dal 2018 (recepimento direttiva 2014/45UE con Accordo Stato-Regioni n.65 C.s.R. del 19/4/2019) le ore passano a 296, con il requisito obbligatorio di tre anni di esperienza comprovata nel settore ed esame indipendente presso la Motorizzazione al quale, statistiche di oggi, solo il 10% dei candidati risulta idoneo. L'innalzamento degli standard di formazione ha avvicinato al settore anche ingegneri meccanici ed affini coerentemente a quanto avviene negli altri Stati dell'Unione europea, ma l'Italia non offre altro che contratti metalmeccanici di base con inquadramenti da operaio e paghe misere in rapporto all'alto grado di responsabilità e competenza richiesti. Molti tecnici hanno quindi deciso di abbandonare definitivamente la professione generando **una crisi occupazionale senza precedenti** che ha avuto come effetto, oltre alla chiusura temporanea o definitiva di numerose imprese, l'innalzamento degli stipendi, con richieste in certi casi al di sopra della sostenibilità economica dell'attività. E sarebbe riduttivo limitare il problema alla mera quantificazione di un equo compenso: gli stipendi, intesi come entrata mensile forfettaria in base ad un contratto nazionale del lavoro saranno sempre insufficienti per compensare le operazioni che **a titolo personale** l'ispettore presiede, mentre i costi di assunzione a carico delle aziende, specie quelle maggiormente in difficoltà, non giustificherebbero mai una risorsa troppo costosa in un mercato così altalenante, nel quale il valore di revisioni pro-capite a giornata è di 6,44 unità corrispondenti a tre ore effettive di impiego (fonte Studio Politecnico di Torino *"Valutazione comparata costo ispettori CRA"*). L'unica soluzione plausibile è la riorganizzazione del lavoro, peraltro già supportata dai software in dotazione alle imprese omologati da oltre un decennio da parte della Motorizzazione Civile, che consentono la gestione di prenotazioni e la distribuzione delle revisioni in sedute giornaliere tali da convertire l'ammontare della manodopera (l'attività dell'ispettore) da costo fisso a variabile, con evidenti benefici in termini di sostenibilità aziendale e dignità della retribuzione.

In conclusione, le richieste di Federispettori al Ministero si possono riassumere in due punti fondamentali:

- Incentivare l'applicazione del DM 466/21 (revisione mezzi pesanti) supportando la Direzione Generale della Motorizzazione Civile presieduta dall'Ing. D'Anzi al quale va tutta la nostra stima e fiducia. Siamo certi che la realizzazione di un sistema virtuoso sia in termini di salvaguardia della sicurezza stradale che in termini economici possa essere una buona spinta per il settore dei "leggeri" nel chiedere all'unisono da parte di tutti gli attori del sistema un cambiamento prima che lo stesso venga imposto dall'Europa, con metodi presumibilmente incompatibili all'architettura normativa nazionale.
- Preparare il terreno alla prospettata rivoluzione nel settore della revisione dei veicoli "leggeri" abrogando le norme ormai obsolete e palesemente contrastanti con direzione intrapresa dall'Europa e le norme del buonsenso.

Di seguito le proposte emendative accompagnate da una breve argomentazione della *ratio-legis* ed alcuni spunti di riflessione maturate a seguito dell'incontro al Ministero in data 22 marzo 2023.

PROPOSTA EMENDATIVA N.1

Abrogare il comma 2 dell'art. 240 del Regolamento di esecuzione al Codice della Strada, D.P.R. 495/92:

"Il responsabile tecnico deve inoltre svolgere la propria attività in maniera continuativa presso la sede operativa dell'impresa o presso il consorzio cui è stata rilasciata la concessione stessa. Il responsabile tecnico non può operare presso più di una sede operativa di impresa o presso più di un consorzio che effettui il servizio di revisione."

L'emendamento proposto non comporta *in sé* alcuna imposizione di legge per le imprese attualmente operative, ma rappresenta un'apertura verso una diversa organizzazione del lavoro. Diventa quindi possibile impiegare personale esterno nelle sedi dei centri di revisione consentendo di sopperire alla temporanea indisponibilità della risorsa interna. Inoltre, per le imprese meno performanti, si palesa l'opportunità di ripartire il costo della forza-lavoro fra più centri, abbattendo definitivamente le spese fisse dei dipendenti a favore dei costi variabili per i liberi professionisti, operativi e quindi retribuiti solo all'occorrenza. Si conclude facendo presente che tali ispettori sarebbero già disponibili sul territorio *e facilmente individuabili grazie al nuovo registro unico degli ispettori RUI (DM 11 dicembre 2019)*.

PROPOSTA EMENDATIVA N.2

Emendamento all'art. 80, comma 8 del Codice della Strada, D.Lgs, 285/92: abrogare il testo evidenziato in rosso:

“Il Ministro dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP) e dei relativi rimorchi e semirimorchi, può per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitano altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122. Le suddette revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi e alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni. “

La modifica suggerita riguarda il recente emendamento all'articolo 80 finalizzata ad ampliare l'esternalizzazione delle revisioni al comparto veicoli pesanti. L'esclusione dei veicoli “destinati al trasporto di merci deperibili in regime di temperatura controllata” è priva di fondamento tecnico in quanto l'oggetto dei controlli della citata categoria è il medesimo di un veicolo ordinario. L'unità coibentata viene già sottoposta a visita periodica da parte degli “Esperti ATP” ogni 6 oppure ogni 3 anni e di conseguenza l'unico onere a carico dell'ispettore durante la revisione ministeriale risulta acquisirne la documentazione comprovante il buon esito in corso di validità, che peraltro è parte integrante della carta di circolazione. Si fa inoltre presente che tali veicoli di massa complessiva inferiore a 35 q.li (autocarri leggeri) vengono già revisionati da 25 anni nelle sedi dei centri revisione privati.

Le ragioni della nostra richiesta sono riconducibili al tentativo di azzerare il divario di competenze fra l'ispettore abilitato (funzionario dipendente della Motorizzazione Civile) e l'ispettore autorizzato, il nostro rappresentato libero professionista legittimato dal DM 446/21. A fronte di compensi superiori in virtù del regime giuridico e del rischio d'impresa, le competenze risultano inferiori ed implicano per l'organizzatore della seduta particolari accorgimenti quali il controllo preventivo delle tipologie di veicoli inseribili nello slot. Ciò sta disincentivando molte officine ad avvalersi degli ispettori autorizzati privati, rallentando il processo di esternalizzazione indispensabile per contrastare i ritardi nell'espletamento delle operazioni tecniche che si verificano in alcune sedi delle Motorizzazioni Civili.

A Nuoro, ad esempio, oggi vengono prenotate revisioni di veicoli pesanti, aventi cadenza annuale, a marzo 2025. Un anno di ritardo nel quale è consentita, in deroga, la circolazione su strada a norma di legge. Facciamo infine presente che in tutta la Sardegna, non è nota per quale ragione, gli ispettori autorizzati non vengono impiegati nonostante si siano resi disponibili aprendo Partite IVA e sottoscrivendo l'assicurazione obbligatoria prevista dal DM 446.

SPUNTO DI RIFLESSIONE N.1

La Dott.ssa Simona Rapastella, direttore generale di FederUnacoma, ha giustamente sollevato la questione della mancata attuazione della revisione ministeriale dei mezzi agricoli, veicoli spesso vetusti mai sottoposti a controllo tecnico e quindi potenzialmente pericolosi nonostante operino per lo più in fuori strada. Certamente la complessità della materia è uno dei fattori che ha generato ritardi oltre misura: il mezzo agricolo, oltre ad essere propriamente un "mezzo di trasporto", risulta essere assimilabile ad uno strumento da lavoro, quindi soggetto a tutti gli accertamenti relativi alla sicurezza del caso, competenza dell'INAIL. Altro fattore la mancanza di locali preposti, attrezzature dedicate ed omologate per il controllo tecnico e dubbi in ordine al personale da impiegare nell'attività. Di certo, non si può pensare di attingere ai dipendenti della Motorizzazione Civile, sotto organico da anni. Con l'esternalizzazione delle revisioni dei veicoli pesanti è nata ufficialmente una nuova categoria di liberi professionisti che sarebbe ben disposta a sviluppare l'argomento senza considerare che gli ispettori "veicoli pesanti" posseggono già la gran parte delle competenze tecniche del caso. Qualora fossero in programma tavoli tecnici, Federispettori sarebbe lieta di contribuirvi.

La nostra idea di massima sarebbe l'avvio *step by step* del nuovo settore revisione dei mezzi agricoli partendo da obiettivi minimi ed essenziali che consentirebbero quantomeno di eliminare dalla circolazione entro i termini prefissati i veicoli oggetto delle difformità più eclatanti, quelli maggiormente pericolosi sia in termini di sicurezza stradale che di sicurezza sul lavoro. Si potrebbe iniziare da un semplice esame visivo volto all'individuazione di ruggine, alla presenza ed al funzionamento dei dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva, dei dispositivi di sicurezza attiva e passiva e della conformità ai regolamenti europei quadro. **Sarebbe auspicabile un'operazione tecnica a domicilio considerando che mobilitare su strada pubblica per molti chilometri mezzi la cui velocità massima consentita è pari a 40km/h per i più prestanti rappresenterebbe la paralisi del traffico urbano o extraurbano**, nonché un notevole dispendio di tempo per l'agricoltore. Altra nota a supporto di questa tesi la difficoltà - o *impossibilità* - oggettiva di verificare con le medesime attrezzature veicoli così diversi fra loro per conformazione, per caratteristiche dimensionali e tecnologia di base.

SPUNTO DI RIFLESSIONE N. 2

Durante l'esposizione del Dott. Angelo Sticchi Damiani, presidente ACI, si è fatto riferimento al tema della vetustà del parco circolante italiano, un dato in costante peggioramento (fonte ISTAT) che peraltro riemerge ogni qualvolta vengono menzionate le tematiche ambientali. Se, da un lato, l'evidenza di una crisi climatica senza precedenti dovrebbe essere un monito per tutti i cittadini ad abbattere le emissioni inquinanti prodotte dai propri veicoli, dall'altro la situazione economica dell'Italia di oggi dimostra chiaramente che non tutti gli automobilisti possono permettersi, o banalmente, vogliono partecipare alla svolta *green*. Di conseguenza, nei casi più estremi, è l'Amministrazione locale, provinciale o regionale ad imporre i divieti di circolazione, manovre tanto giuste - nei limiti - quanto politicamente impopolari. Il concetto che vorremmo esprimere è molto semplice: applicando un sistema revisioni virtuoso, al contrario di oggi, nessuna autorità dovrà più rischiare di perdere consensi obbligando, di fatto, i cittadini a sostituire il proprio veicolo. Un'automobile, mediamente, dopo 10/15 anni ha costi di manutenzione ordinaria e straordinaria che superano di gran lunga il valore della stessa, rendendo antieconomico il ripristino alle condizioni di sicurezza indispensabili per superare un controllo tecnico ministeriale dagli elevati standard qualitativi. Converrebbe ancora all'utenza, specie a quella fascia di popolazione relativamente benestante, circolare su un'automobile datata?

SPUNTO DI RIFLESSIONE N. 3

L'oggetto di numerosi interventi, sia da parte delle organizzazioni degli autotrasportatori che da parte delle associazioni dei parenti delle vittime di incidenti stradali, è il tema dei controlli su strada. Tale onere spetta oggi principalmente alla Polizia Stradale, o, più in generale, alle Forze dell'Ordine. Senza nulla togliere alle professionalità degli uomini e donne in divisa, va riconosciuto che le rispettive competenze tecniche in materia di veicoli sono nettamente inferiori a quelle di chi, ogni giorno, opera nel settore della revisione ministeriale. L'impiego di ispettori autorizzati nei controlli su strada è già normato dalla direttiva 2014/47UE recepita in Italia con il Decreto Trasporti 19 maggio 2017 del quale si riporta il passaggio fondamentale:

(DM 19 aprile 2017, Art. 8, comma 4)

1. *"I controlli tecnici su strada più approfonditi sono effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione di cui all'articolo 13 e all'allegato IV della direttiva 2014/45/UE. Gli ispettori, che effettuano controlli in appositi impianti per il controllo su strada o che utilizzano unità mobili di controllo, devono soddisfare tali requisiti o requisiti equivalenti approvati dell'autorità competente."*

A distanza di 6 anni dalla pubblicazione del decreto di recepimento mancano i provvedimenti attuativi per consentire agli ispettori autorizzati di supportare le F.d.O. nei controlli su strada. Vorremo infine ribadire, nello spirito dello *spunto di riflessione n.2*, **l'importanza di avviare un processo**, anche ai minimi termini, **purché venga avviato**. Come è noto, l'iter burocratico necessario alla regolamentazione a 360° di una novità comporta tempi estremamente lunghi, soprattutto in ragione allo sviluppo dei criteri di omologazione di veicoli (unità mobile) ed apparecchiature. L'attesa da parte di automobilisti ed autotrasportatori rappresenta tuttavia il protrarsi di una situazione di insicurezza che potrebbe essere facilmente arginata mettendo in campo l'esperienza degli ispettori autorizzati, già pronti e formati per l'impiego.

CONCLUSIONI

FederIspettori ringrazia sentitamente il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e tutti i membri dell'Amministrazione per la grande considerazione riservatoci. Per noi è motivo di grande orgoglio poter mettere a disposizione la nostra esperienza pratica frutto di 25 anni di mani sporche, gas di scarico inalati e vessazione da parte di tutti coloro che non riconoscono il nostro importante contributo alla salvaguardia della sicurezza stradale e alla tutela dell'ambiente. L'auspicio è di avere finalmente un ammodernamento della normativa quadro che regola la circolazione stradale calibrata sulle esigenze quotidiane degli automobilisti, ma soprattutto che faccia tesoro del passato, mantenendo i meccanismi virtuosi ed abolendo quelli rivelatisi inefficienti. Senza dogmi e pregiudizi, nell'interesse dei cittadini.