



ASSOCIAZIONE
"FEDERISPETTORI"

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

C.F. 90080600100

Sito: federispettori.org

Mail: info@federispettori.org

All'attenzione:

Ing. D'ANZI Pasquale (DG MIMS) – p.danzi@mit.gov.it

Ing. CALLEGARI Giorgio (DGT-MOT Nord-Ovest) – giorgio.callegari@mit.gov.it

Ing. FEDELE Fausto (DGT-MOT Centro) – fausto.fedele@mit.gov.it

Ing. LORETO Lorenzo (Dir. DIV 4 DGMOT) – lorenzo.loreto@mit.gov.it

Dott. GIOVANNINI Enrico – segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Dott. MORELLI Alessandro – segreteria.morelli@mit.gov.it

Min. BELLANOVA Teresa – viceministro.bellanova@pec.mit.gov.it

OGGETTO: Attuazione privatizzazione revisioni veicoli "pesanti" (oltre i 35 quintali) **Il ruolo dell'ispettore**

È in fase di pubblicazione il decreto ministeriale che disciplinerà le modalità di attuazione delle revisioni dei veicoli di massa complessiva superiore a 3.5q.li. Come associazione degli ispettori tecnici vorremmo contribuire mettendo a disposizione dell'Amministrazione la nostra esperienza maturata sui veicoli leggeri. Di seguito la nostra analisi e le conseguenti valutazioni.

SOMMARIO

1) INTRODUZIONE	2
2) IL PRINCIPIO DI TERZIETÀ	2
3) IL PARCO CIRCOLANTE	3
4) IL FABBISOGNO DI ISPETTORI	5
5) ALLARME CONCORRENZA (SLEALE)	6
6) LA SITUAZIONE ATTUALE	8
7) ISPETTORE LIBERO PROFESSIONISTA E FUNZIONARIO PUBBLICO	9
8) CALCOLO DEI COMPENSI	11
9) CONCLUSIONE	13

1. INTRODUZIONE

Federispettori è l'associazione degli ispettori tecnici che eseguono ed asseverano la revisione ministeriale.

La nostra organizzazione nasce dal malcontento verso il sistema delle revisioni dei veicoli "leggeri", al di sotto dei 35 q.li, nel quale siamo inseriti come dipendenti nei centri di controllo privati ovvero le autofficine.

La principale criticità che abbiamo riscontrato in questi 25 anni di attività è la subordinazione verso il datore di lavoro succube, a sua volta, di un regime di concorrenza che premia il disonesto, la revisione facile ed il trattamento di favore.

La domanda dell'utenza è spesso scorretta e si scontra con il nostro lavoro che prevede l'emissione di un esito che debba essere figlio di un giudizio oggettivo e non condizionato dalle logiche commerciali: la risultante è un sistema in grave difficoltà o addirittura minato laddove l'automobilista è *cliente* e l'ispettore è *titolare* oppure *dipendente* del centro revisioni.

Riteniamo quindi che l'unica soluzione efficace sia l'applicazione pura del principio di **terzietà**, in linea con le direttive europee e le norme ISO in materia.

Se per i leggeri ciò rappresenterebbe una rivoluzione - ma andrebbe comunque considerata, in quanto c'è in gioco la salvaguardia della sicurezza stradale e la tutela dell'ambiente - per i "pesanti", fino a 44 t, sarebbe la logica soluzione di continuità che non metterebbe a repentaglio le attività delle categorie che già operano nel settore.

Ci piace ribadire la nostra estraneità a questo nuovo comparto, che di fatto ci ha coinvolti con l'emanazione dell'accordo Stato-regioni n.65 C.s.R. nel 2019, ma con umiltà e voglia collaborativa vorremmo mettere a vostra disposizione la nostra pluriennale esperienza acquisita sul campo per far sì che le revisioni ministeriali gestite in regime di privatizzazione siano prive di tutti i possibili conflitti di interesse che inevitabilmente abbasserebbero lo standard qualitativo dei controlli sui veicoli.

Il nostro principale obiettivo è, quindi, garantire che non si ripetano gli errori commessi in occasione della prima esternalizzazione del 1997, quegli errori che ancora oggi condizionano le nostre vite lavorative impedendoci, di fatto, di assolvere con professionalità ai nostri doveri.

2. IL PRINCIPIO DI TERZIETÀ

La definizione del principio di terzietà è il nostro punto di partenza, un aspetto che riteniamo, dal punto di vista ideologico, non negoziabile in alcun modo viste le responsabilità civili e penali che ci assumiamo durante lo svolgimento del nostro compito.

Occorre tuttavia aggiungere qualche tassello operativo, in quanto una mala applicazione del principio potrebbe addirittura generare un sistema peggiore di quello attualmente impiegato per i veicoli leggeri.

Nello specifico: se da un lato l'assenza di rapporti lavorativi subordinati (ispettore alle dipendenze del centro) e dall'altro l'eliminazione dei conflitti d'interesse (titolare e contemporaneamente ispettore del centro) si possono considerare la basi dell'attuazione del principio, un punto cardinale da definire in maniera cristallina sarà la modalità e la metodologia di assegnazione dell'ispettore al centro di controllo che ne faranno richiesta.

3

Un libero professionista alla mercé dei datori di lavoro, titolari dei centri di controllo, determinerebbe il trasferimento della concorrenza sleale fra imprese agli ispettori.

Quindi, e pare un loop infinito, chi opera con professionalità in ottemperanza alla legge verrebbe scartato a favore dei disonesti, identificabili in chi individua nel veicolo difetti inesistenti per incrementare il lavoro dell'officina o in chi scende a compromessi con il cliente certificando come regolari veicoli che non hanno i requisiti previsti per circolare su strada.

È fondamentale quindi che un ente si occupi in maniera impermeabile all'assegnazione degli ispettori ai vari centri di controllo, ed a nostro parere è l'aspetto da attenzionare con cura scrupolosa in quanto sarà la garanzia dell'applicazione del principio di terzietà.

Abbiamo individuato nella Motorizzazione Civile l'unica istituzione o ente che possa assolvere con indipendenza ed autorità questa funzione cardine anche per mantenere una forma di continuità con il sistema attualmente in vigore.

3. IL PARCO CIRCOLANTE

Dalle tre tabelle riportate di seguito (fonte Anfia - dati ACI) si evince che il numero di veicoli oggetto di esternalizzazione della revisione ministeriale corrisponde approssimativamente ad 1.200.000 (un milione e duecentomila) unità.

La stima tuttavia non tiene conto dei veicoli in ADR, di competenza esclusiva della Motorizzazione Civile, come da recente modifica dell'art. 80 comma 8 C.d.s..

Un dato che decrementa - non è noto in quale misura - i totali della tabella 2 (rimorchi-semi rimorchi) e della tabella 3 (autocarri pesanti).

Per semplificare i calcoli abbiamo utilizzato come numero totale dei veicoli 1.000.000 (un milione), un valore che corrisponde alle pratiche di revisione da effettuare ogni anno considerata la periodicità prevista dal Codice della Strada per le categorie di veicoli N2, N3, O3 ed O4.



4

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1											
2	CIRCOLAZIONE TRATTORI STRADALI PER MARCA E ANNO DI IMMATRICOLAZIONE NEL 2019										
3	ROAD TRACTORS IN USE BY MAKE AND YEAR OF FIRST REGISTRATION IN 2019										
4											
5	Marca / Make/Marca / Make	Up to 2003 2003FINO AL 2003	2004 - 2006	2007 - 2009	2010 - 2011	2012 - 2013	2014 - 2015	2016 - 2017	2018 - 2019	Not identified/N.I.	TotalTotale
6	IVECO	14.941	7.526	8.502	4.755	4.709	4.761	8.941	6.817	18	60.970
7	SCANIA	9.532	5.107	4.202	2.280	1.861	2.238	4.421	4.360	13	34.014
8	VOLVO	4.491	2.882	3.416	1.687	1.576	2.382	4.212	3.669	8	24.323
9	DAF	1.824	2.332	3.145	2.207	1.610	1.936	3.867	3.237	-	20.158
10	MERCEDES	2.053	1.335	1.529	1.024	1.420	1.747	3.269	3.214	2	15.593
11	RENAULT	3.242	1.925	2.508	1.477	1.159	1.316	1.742	1.629	1	14.999
12	MAN	1.791	1.651	1.729	970	1.285	1.447	2.465	2.288	-	13.626
13	FIAT	3.968	2	7	2	2	4	2	2	178	4.167
14	ASTRA	161	46	15	15	5	14	3	5	4	268
15	OM	156	-	-	-	-	-	-	-	11	167
16	IRISBUS	143	-	-	-	-	-	-	-	-	143
17	FORD	114	-	1	-	1	-	-	-	3	119
18	UNIC	113	-	-	-	-	-	-	-	1	114
19	MAGIRUS	89	-	-	-	-	-	-	-	5	94
20	SAAB	85	-	-	-	-	-	-	-	-	85
21	BERLIET	80	-	-	-	-	-	-	-	3	83
22	PORSCHE	65	-	1	-	-	-	-	-	-	66
23	LANCIA	25	-	-	-	1	-	-	-	3	29
24	ZEPHIR	29	-	-	-	-	-	-	-	-	29
25	DEUTZ	18	-	-	-	-	-	-	-	-	18
26	VAUXHALL	15	-	-	-	-	-	-	-	-	15
27	NISSAN	9	1	1	-	-	-	2	1	-	14
28	BEDFORD	7	0	-	-	-	-	-	-	-	7
29	FSON	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6
30	SAME	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6
31	ALTRE FABBRICHE	839	67	64	28	27	32	90	23	20	1.190
32	Totale / Total	43.802	22.874	25.120	14.445	13.656	15.877	29.014	25.245	270	190.303
33	Fonte/Source: ACI										

1											
2	CIRCOLAZIONE RIMORCHI/SEMIRIMORCHI PER TRASPORTO MERCI PER MARCA E PORTATA NEL 2019										
3	GOODS TRAILERS AND SEMITRAILERS IN USE BY MAKE AND LOAD IN 2019										
4											
5	Marca / Make	<= 1	1,1 - 1,6	1,7 - 3,5	3,6 - 6	6,1 - 9	9,1 - 18	18,1 - 22	> 22	N.I. not identified	TOTALE Total
6	VIBERTI	60	15	128	44	69	4.196	3.885	9.082	146	17.625
7	CARDI	23	1	47	10	17	1.809	1.233	7.997	811	11.948
8	ZORZI	13	3	25	30	201	2.873	1.014	4.728	1.098	9.985
9	BARTOLETTI	24	4	45	21	59	2.174	1.526	3.178	1.373	8.404
10	ACERBI	8	-	21	1	4	211	233	4.756	32	5.266
11	ADIGE	25	11	58	18	34	1.467	1.426	1.979	22	5.040
12	BERTOJA	5	1	16	97	42	421	693	1.964	2	3.241
13	COMETTO	15	5	15	15	125	637	569	1.530	7	2.918
14	PIACENZA	10	1	17	20	22	693	464	1.236	375	2.838
15	ROLFO	3	1	24	30	64	175	64	1.307	147	1.815
16	CTC	3	2	10	8	32	381	647	536	-	1.619
17	MIELE	2	-	4	4	13	177	38	1.297	41	1.576
18	OMAR	4	8	35	58	60	1.156	16	114	97	1.548
19	PEZZAIOLI	-	-	-	-	1	-	-	1.218	-	1.219
20	MINERVA	10	-	12	8	4	58	18	1.066	-	1.176
21	SCHWARZMULLER	-	-	-	-	2	1	-	1.126	12	1.141
22	DE ANGELIS	1	-	4	1	-	105	347	472	-	930
23	MENCI	3	1	4	3	3	58	34	741	18	865
24	CALABRESE	6	3	6	3	1	185	154	494	2	854
25	FRANCHIN	4	4	15	28	41	220	146	306	-	764
26	BOVA	-	-	-	1	2	10	3	669	1	686
27	TRAILOR	-	-	-	-	1	-	1	516	111	629
28	ANDREOLI	-	-	-	1	-	150	76	279	107	613
29	SCHMITZ	-	-	1	1	5	57	-	516	1	581
30	ANHANGER	-	-	-	-	-	2	-	472	21	495
31	ALTRE FABBRICHE / Others	508	85	770	772	1.176	21.234	10.725	162.828	5.086	203.184
32	Totale / Total/Totale / Total	727	145	1.257	1.174	1.978	38.450	23.312	210.407	9.510	286.960
33	Fonte/Source: ACI										



5

CIRCOLAZIONE VEICOLI INDUSTRIALI PESANTI PER REGIONE, ALIMENTAZIONE E CLASSE EURO NEL 2020 MEDIUM AND HEAVY TRUCKS IN USE BY REGION FUEL AND EURO CLASS IN 2020											
CANFIA Associazione Nazionale Ispettori Automobilistici											
Regione - Alimentazione										N.I. Not identified	Totale
Region - Fuel	Alimentazione	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	N.C.	Not identified	Total
Region - Fuel	Alimentazione									Not identified	Total
177 Sardegna											
178	Benzina/Petrol	84	-	2	-	1	-	1	-	-	88
179	Benzina-GPL/Petrol-LPG	13	-	-	-	-	-	-	-	-	13
180	Benzina-Metano/Petrol-CNG	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
181	Gasolio/Diesel	10.339	1.324	2.592	2.806	1.195	945	869	-	46	20.116
182	Elettrico-Ibrido/Electric-Hybrid	-	-	-	-	-	-	-	105	-	105
183	Altre/Others	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
184	N.I. / not identified	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
185	Totale/Total	10.437	1.324	2.595	2.806	1.196	945	870	105	47	20.325
186 Non Identificato											
187	Benzina/Petrol	28	-	-	-	-	-	-	-	2	30
188	Benzina-GPL/Petrol-LPG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
189	Benzina-Metano/Petrol-CNG	2	-	-	-	-	-	-	-	1	3
190	Gasolio/Diesel	968	3	2	-	-	-	-	-	10	983
191	Elettrico-Ibrido/Electric-Hybrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
192	Altre/Others	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
193	N.I. / not identified	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6
194	Totale/Total	1.004	3	2	-	-	-	-	-	13	1.022
195											
196	Benzina/Petrol	3.179	90	52	49	57	16	11	-	98	3.552
197	Benzina-GPL/Petrol-LPG	371	31	50	40	31	21	10	-	6	560
198	Benzina-Metano/Petrol-CNG	64	1	33	144	97	641	1.442	165	4	2.591
199	Gasolio/Diesel	269.794	42.585	89.911	114.300	35.341	71.464	64.774	55	1.890	690.114
200	Elettrico-Ibrido/Electric-Hybrid	9.198	1.705	3.162	3.691	811	2.256	1.652	6.402	50	28.927
201	Altre/Others	1	1	-	2	1	8	6	-	-	19
202	N.I. / not identified	40	3	4	8	-	-	18	-	9	82
203	TOTALE / TOTAL	282.647	44.416	93.212	118.234	36.338	74.406	67.913	6.622	2.057	725.845
Fonte/Source: ACI											
Nota: sono esclusi i trattori stradali / road tractors not included											

4. IL FABBISOGNO DI ISPETTORI

Dalla recente circolare (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - prot. 14290 del 22/05/2020) che ridefinisce le procedure operative ed informatiche per la revisione dei veicoli con massa complessiva superiore a 35 q.li abbiamo estrapolato alcune informazioni utili alla stima del fabbisogno di ispettori.

Di seguito la tabella relativa ai tempi previsti per l'espletamento delle pratiche di revisione in funzione alla tipologia di veicolo, **tempi che tuttavia riteniamo insufficienti per l'esecuzione di un controllo tecnico accurato:**

VEICOLO	DURATA MINIMA
Autobus	30 minuti
Autoveicoli > 3,5 t	20 minuti
Rimorchi/semirimorchi > 3,5 t	15 minuti
Autoveicoli > 3,5 t, Rimorchi/semirimorchi > 3,5 t + ADR (DTT306)	30 minuti

6

Escludendo gli autobus – non oggetto di esternalizzazione - e non avendo gli strumenti per determinare le reali proporzioni dei veicoli con durata del controllo tecnico di 15 oppure 20 minuti, abbiamo comunque ritenuto di utilizzare 20 minuti come tempo medio per le operazioni, quindi un ritmo di 3 veicoli all'ora.

Al fine di non recare disagi alle imprese che già si occupano di revisione di veicoli pesanti, nel nostro calcolo abbiamo considerato i nastri operativi di 6 ore, una forma di continuità rispetto al sistema attualmente in uso.

Ogni ispettore quindi in una giornata operativa può effettuare al massimo 18 revisioni ministeriali mentre in un anno lavorativo 4590 circa (255 giorni lavorativi stimati).

Per semplificare il calcolo, tenendo presente le incombenze che potrebbero per qualsivoglia motivo pratico abbassare la resa, abbiamo arrotondato il potenziale di ogni ispettore per difetto a 4000 revisioni/anno.

Rapportando il milione di revisioni annue della totalità del mercato alle 4000 unità pro-capite emerge un dato che merita sicuramente molta attenzione: **gli ispettori necessari per soddisfare il fabbisogno nazionale sono all'incirca 250**, ovvero un dato sensibilmente inferiore ai candidati in attesa di esame che ad oggi hanno già partecipato al corso di formazione Modulo C, stimati a circa 1000 unità.

5. ALLARME CONCORRENZA (SLEALE)

Facendo riferimento all'esperienza attiva nel settore della revisione dei veicoli leggeri nel quale abbiamo individuato la concorrenza come principale pericolo, riteniamo fondamentale impedire che il fenomeno si ripeta.

Chiariremo sin dal principio quale sarà il soggetto che determinerà la rotazione/turnazione degli ispettori: un soggetto super partes per evitare conflitti d'interesse con gli operatori economici (agenzie di pratiche auto – autofficine) e l'utenza.

Particolare attenzione dovrebbe essere riservata alla questione dei compensi che successivamente verrà approfondita nella presente relazione.

Se è vero che una buona remunerazione non sia sempre sinonimo di onestà e professionalità – la cronaca insegna - è altrettanto vero che un soggetto in difficoltà economica sia maggiormente propenso a scendere a compromessi per far quadrare i conti.

È lo specchio quotidiano nel settore revisioni dei leggeri: i centri di controllo superano del **300%** l'effettivo fabbisogno e di conseguenza, pur di racimolare clienti, sono costretti a patteggiare abbassando inevitabilmente lo standard qualitativo generale dei controlli con le immaginabili conseguenze nefaste per la circolazione.

Prima di qualsiasi analisi è però indispensabile comprendere esattamente a quali soggetti l'Amministrazione intende rivolgersi per l'espletamento delle revisioni dei veicoli pesanti.

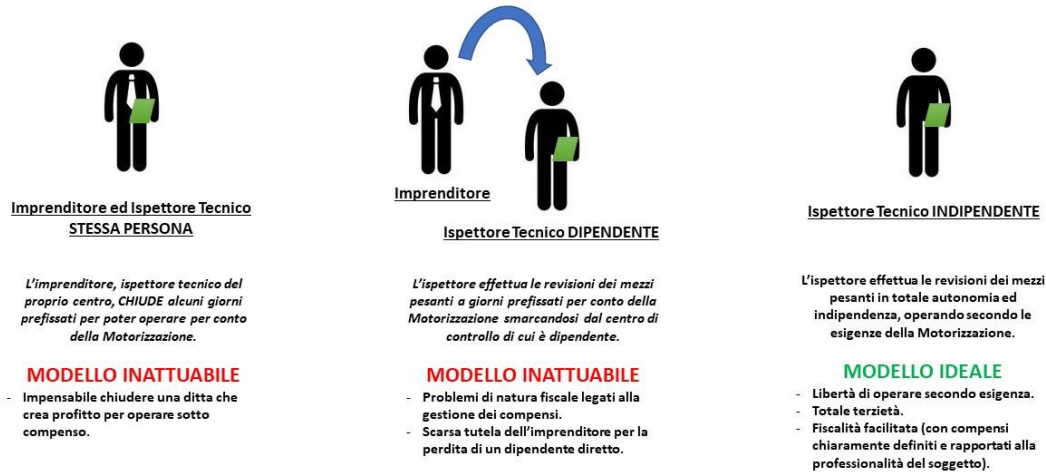
La nuova mansione è riservata agli ispettori già abilitati alla revisione dei leggeri, come stabilito dall'accordo Stato-regioni n.65 C.s.R. del 19/4/2019.

Secondo la normativa nazionale - a nostro avviso da rivedere - si tratta quindi di dipendenti a tempo indeterminato delle imprese private, i centri di controllo, oppure dei titolari delle stesse.

7

Di seguito uno schema per semplificare la comprensione:

Attuazione privatizzazione revisioni mezzi pesanti - POSSIBILI CONFIGURAZIONI



Dopo tre anni di blocco della formazione è inoltre difficile trovare risorse in cerca di lavoro considerando che tutt'ora esistono centri di controllo non operativi per mancanza di ispettore.

Riteniamo quindi inapplicabile il modello secondo cui la Motorizzazione attinga dagli ispettori operativi quelli da impiegare nelle sedute di veicoli pesanti, in quanto un dipendente non avrebbe in nessun caso l'autorizzazione dal datore di lavoro per assentarsi una o più volte a settimana mentre un titolare, soprattutto se lavoratore unico, difficilmente potrebbe abbandonare la propria attività chiudendo una o più giornate.

Di conseguenza l'unico modello concretamente realizzabile è quello fondato su liberi professionisti che si occupano esclusivamente di revisione dei veicoli pesanti - ma con quali garanzie? Quali tutele? Quanti giorni a settimana lavorerà un ispettore?

Nonostante le evidenti similitudini, occorre sin da subito considerare la differenza sostanziale tra le attuali sedute esterne dei funzionari tecnici del MIMS e le future giornate operative degli ispettori Modulo C.

Se per i primi l'uscita rappresenta una forma di straordinario rispetto allo stipendio ordinario garantito, quindi un surplus, per i secondi sarà l'unica fonte di sostentamento in un regime di lavoro autonomo.

Nessun sussidio quindi, in linea col principio del rischio imprenditoriale, ma lo Stato deve essere il garante dell'attuazione di un sistema sano ed equilibrato.

Un sistema ben strutturato sulla base dell'effettiva domanda del mercato (capitolo 4).

Un sistema che non metta in contrapposizione i propri operatori e consenta a tutti di vivere dignitosamente riconoscendo inoltre l'alto grado di responsabilità connesso all'esercizio del ruolo.

6. LA SITUAZIONE ATTUALE

Ancora una volta siamo a ribadire la nostra unica finalità, ovvero garantire che l'ispettore possa svolgere il proprio lavoro in modo autonomo ed indipendente, ma siamo ben consapevoli che il settore della revisione ministeriale rappresenta un business per diverse categorie commerciali.

A tal proposito, considerando che ad oggi il sistema è risultato maggiormente virtuoso rispetto a quello dei cosiddetti veicoli leggeri, riteniamo che mantenere una sorta di continuità con il passato, anche dal punto di vista delle remunerazioni, sia fondamentale per non alterare gli equilibri preesistenti e non gravare eccessivamente sul consumatore, l'utente finale (ditta di autotrasporto oppure trasportatore indipendente).

In relazione a quest'ultimo, abbiamo constatato che i costi sostenuti per la revisione ministeriale in seduta esterna presso una delle officine variano da un centinaio di euro fino ad oltre 400 in funzione alla tipologia di veicolo ed altri fattori.

All'interno della cifra sono presenti gli oneri per la prenotazione della revisione alle agenzie di pratiche auto e l'affitto, se così si può definire, degli spazi e dei macchinari con i quali il funzionario della Motorizzazione effettua la revisione, ovvero il ricavato per l'officina.

Non è nostro interesse definirne esattamente la ripartizione, ma facciamo presente che il costo puro della singola revisione equivale a 45€ ai quali va sommata la ripartizione per il numero di revisioni effettuate in una singola giornata dell'indennità di missione definita dalla legge n.870/86, una somma corrisposta in funzione alla distanza chilometrica ed al lavoro straordinario del funzionario.

Senza entrare troppo nel merito, considerando che le variabili sono molteplici, per un nastro operativo da 6 ore per 18 revisioni (quello ipotizzato al capitolo 4), sono da preventivare approssimativamente 10 euro supplementari a revisione per coprire la citata indennità di missione.

Nella tabella di seguito riportata (Allegato A alla delibera regionale Friuli Venezia Giulia n.2174 del 23/11/2018 basata sulla Legge 870/86) una proporzione dei costi delle trasferte dei funzionari MCTC dove è evidente che con una maggiore distanza dalla sede, oltre all'incremento dei costi, diminuisce la produttività, quindi il tempo dedicato alle operazioni.

Con l'esternalizzazione la distribuzione sul territorio degli ispettori privati dovrebbe essere maggiormente capillare ed il servizio più ottimizzato: meno costi di trasferta e di conseguenza nastri operativi più lunghi, sempre e comunque considerando le 6 ore di base come durata della seduta.

Abbiamo quindi ritenuto di utilizzare nella nostra stima i costi delle missioni non oltre i 30km dalla sede della Motorizzazione: costi nell'ordine di 200€ per un numero di revisioni che varia dalle 15 alle 17 unità.

TABELLA "allegato A"

Tipologia prestazione	SEDUTA ANTIMERIDIANA											
	FASCIA A (dist. max 5 Km)		FASCIA B (dist. 6-17 Km)		FASCIA C (dist. 18-30 Km)		FASCIA D (dist. 31-45 Km)		FASCIA E (dist. 46-60 Km)		FASCIA F (dist. 61-80 Km)	
	N° prestazioni	tariffa	N° prestazioni	tariffa	N° prestazioni	tariffa	N° prestazioni	tariffa	N° prestazioni	tariffa	N° prestazioni	tariffa
esami guida A, B	8	148	8	156	7	164	7	178	6	189	5	208
esami guida superiori	5	192	5	200	5	209	4	222	4	234	4	253
esami nautici	22	148	21	156	20	164	18	178	16	189	14	208
esami nautici a vela	11	246	11	254	10	263	9	277	8	288	7	307
revisioni solo tecnico	330	192	320	200	300	209	270	222	240	234	210	253
revisioni tecnico + assistente	413	311	400	319	375	328	338	341	300	353	263	372
aggiornamenti	16	192	16	200	15	209	13	222	12	234	11	253
collaudi	11	192	11	200	10	209	9	222	8	234	7	253
ispezioni officine	2	311	2	319	2	328	1	341	1	353	1	372

I costi fissi per la singola revisione ammontano a 55€, una somma che con l'attuale sistema viene corrisposta per intero alla Pubblica Amministrazione e - indirettamente - al funzionario dipendente.

Con la privatizzazione però il sistema deve essere rivisto in quanto cambiano scenari e dinamiche.

Come punto di partenza quindi riteniamo di mantenere i 45€ + 10€ la tariffa fissa per la revisione ministeriale, una somma da ripartire fra Motorizzazione sotto forma di diritti (naturalmente da quantificare) ed ispettore come compenso per la prestazione da libero professionista.

Una somma che, ribadiamo, non altererebbe in alcun modo gli equilibri esistenti ad oggi.

7. ISPETTORE LIBERO PROFESSIONISTA E FUNZIONARIO PUBBLICO

Considerato l'insieme di norme emanate dal 2019 ad oggi in materia di esternalizzazione delle revisioni dei veicoli pesanti (accordo Stato-regioni n.65 C.s.R, il decreto "Cura Italia", le ultime circolari riguardanti il ruolo degli ispettori ausiliari e la loro organizzazione) abbiamo percepito una volontà - magari indiretta - da parte dell'Amministrazione di equiparare gli ispettori veicoli pesanti, ovvero quelli che hanno conseguito il Modulo C e superato l'esame abilitativo, ai funzionari pubblici di area terza, fascia 1-5.

Da un'analisi della tabella retributiva di seguito riportata abbiamo tuttavia notato un divario abissale fra quelli che sono i compensi per i funzionari e la redditività che hanno in funzione al lavoro svolto, anche sommandovi indennità varie e straordinari.

Va comunque tenuto presente che si tratta di lavoratori dipendenti e, in quanto tali, godono di tutti i sussidi caratteristici di tale forma contrattuale (malattia e permessi retribuiti, ferie, tredicesima mensilità).

Se il modello che intende attuare l'Amministrazione è simile a quello proposto al capitolo 5, occorre stabilire un tariffario **fisso e determinato dal MIMS che tenga presente che si tratta di lavoro autonomo.**

La Pubblica Amministrazione verrebbe sollevata da tutti i costi di gestione del personale che hanno un'incidenza stimata ad un terzo in più (+ 1/3) rispetto ai redditi annui lordi di seguito riportati (fonte CCNL Ministeri 2016-2018), costi che indirettamente ricadono sul cittadino.

A tale paga base vanno comunque aggiunti gli oneri della tredicesima mensilità e gli eventuali straordinari derivanti dalle missioni esterne.

Tabella C - MINISTERI
Conglobamento dell'IVC decorrenza 2010 nello stipendio tabellare

 Valori in Euro per 12 mensilità cui aggiungere la 13^a mensilità

Posizione e economica	Retribuzione tabellare dal 1.3.2018	IVC dal 1.7.2010	Retribuzione tabellare dal 1.4.2018
Ispettore Generale r.e.	32.966,55	236,72	33.203,27
Direttore Divisione r.e.	30.641,96	220,00	30.861,96
III F 7	32.016,62	229,86	32.246,48
III F 6	30.152,40	216,60	30.369,00
III F 5	28.246,86	202,81	28.449,67
III F 4	26.528,43	190,41	26.718,84
III F 3	24.156,30	173,34	24.329,64
III F 2	22.910,50	164,11	23.074,61
III F 1	22.133,34	158,44	22.291,78
II F 6	22.851,26	163,67	23.014,93
II F 5	22.218,59	159,07	22.377,66
II F 4	21.441,08	153,88	21.594,96
II F 3	20.213,27	145,29	20.358,56
II F 2	18.995,67	136,48	19.132,15
II F 1	18.073,51	129,77	18.203,28
I F 3	18.391,93	132,00	18.523,93
I F 2	17.741,05	127,30	17.868,35
I F 1	17.140,57	122,88	17.263,45

Rimane comunque un divario notevole tra il costo della seduta esterna (45€ + 10€) x 18 veicoli (circa 1000 euro!) e la somma effettivamente corrisposta al funzionario pubblico, l'operatore che materialmente svolge tutto il lavoro certificando sotto la propria responsabilità le operazioni.

Sono i comprensibili costi di gestione dell'ente pubblico "Motorizzazione Civile", ente la cui area di competenza verrà ridimensionata a seguito del progetto di esternalizzazione.

Come remunerare, dunque, l'attività di un organismo assimilabile ad un ufficio di collocamento ed ente di supervisione?

Sono funzioni indispensabili in quanto garanzia della buona applicazione di questo nuovo sistema-revisioni, ruoli che solamente un ente pubblico può ricoprire senza conflitti d'interesse.

Una buona gestione della rotazione degli ispettori significa efficienza e capillarità per l'utenza - gli autotrasportatori - che senza disagi e lunghe attese possono ottenere comodamente la revisione del proprio veicolo.

Significa per gli ispettori liberi professionisti lavorare ogni giorno, dato che l'approvvigionamento del lavoro, sempre per garantire l'eliminazione dei conflitti d'interesse, non dovrebbe fare capo ad essi.

Significa per gli operatori economici - officine ed agenzie di pratiche auto - poter lavorare senza intoppi e problemi organizzativi.

Tale efficienza ha però un costo, e riteniamo sia necessario corrispondere all'Amministrazione, per ogni singola pratica di revisione, una lauta somma di diritti, che tuttavia **non può essere paragonata all'attuale corrisposto calcolato sulla base dell'operazione tecnica effettuata dai propri dipendenti.**

8. CALCOLO DEI COMPENSI

Non avendo gli strumenti per determinare anche solo una stima dei costi a carico dell'Amministrazione per l'attuazione di questo prototipo di nuovo sistema revisioni, ci limitiamo a formulare alcune considerazioni utili alla determinazione del compenso degli ispettori.

Come liberi professionisti riteniamo sia più corretto fissare una tariffa per la singola operazione piuttosto che una tariffa oraria, tenendo presente che ogni singola pratica effettuata e certificata sotto la nostra responsabilità rappresenta, anche operando in buona fede, una possibile disputa legale.

Dando per scontato il buon esito di eventuali accertamenti giudiziari, l'ispettore deve comunque far fronte alle spese legali - o pagare un'assicurazione specifica - e fare i conti con il tempo perso, quindi l'impossibilità di lavorare.

Va inoltre messa in conto l'assenza di garanzie per un lavoro continuativo durante la settimana in quanto un calo di lavoro implica necessariamente la non operatività – quindi la non remunerazione – dell'ispettore.

Oltre a tutto questo un ispettore libero professionista dovrà, a suo completo carico, provvedere alle spese per la formazione ed aggiornamento che nel corso della sua carriera dovrà sostenere, costi che si sommano a quelli vivi del mantenimento di una Partita IVA.

Infine, l'assicurazione di cui alla circolare prot. 28277 del 13/9/2021: a proposito di tale documento alcune considerazioni in merito al progetto di reintegro degli ispettori in quiescenza, i cosiddetti IA, come da art. 92 comma 4 – septies della legge n. 27 del 24/4/2020.

Il compenso, secondo le più volte richiamate disposizioni di legge, sarà “determinato secondo le modalità di cui all'articolo 19, commi 1, 2, 3 e 4, della legge 1°dicembre 1986, n. 870” e sarà composto da:

- Indennità oraria: riferita alla qualifica funzionale rivestita all'atto del pensionamento e al regime di prestazione lavorativa “in straordinario” e commisurata alle ore previste per il nastro operativo prenotato nella specifica seduta ed al tempo di viaggio;
- Rimborso chilometrico: pari ad 1/5 del prezzo/litro della benzina all'atto dell'incarico (la distanza chilometrica da considerarsi è quella del percorso di andata e ritorno fra la sede dell'UMC e la sede di svolgimento della seduta).

Non abbiamo avuto modo di determinare con certezza l'ammontare di tale paga oraria, ma partendo dalle retribuzioni annue lorde di cui alla tabella al capitolo 7 e considerando la maggiorazione del 15% per il lavoro straordinario, abbiamo stimato all'incirca 14/15€ all'ora lordi.

A ciò si sommano, ad esempio, per una trasferta di 10km (10x 1/5 di 1,6€) x 2 (a/r): circa 6,20€.

L'importo lordo per una seduta di veicoli è circa 100euro, una cifra insufficiente in considerazione alla tipologia di lavoro svolto ed alle responsabilità connesse.

12

Per giunta, facciamo presente che tale somma concepita per gli AI con altre fonti di reddito quali la pensione INPS oppure i compensi dei funzionari MCTC che possono contare sulla RAL sopra indicata, non è nemmeno considerabile per un libero professionista.

100/120€ lordi a giornata a cui detrarre tutti i costi caratteristici del lavoro autonomo non sono un buon incentivo per aderire a questa nuova esperienza lavorativa.

L'abilitazione ad ispettore Modulo C è infatti riservata agli ex-responsabili tecnici - ora ispettori -, operatori in possesso di un contratto a tempo indeterminato oppure titolari stessi di impresa.

Se per i secondi non abbiamo modo di stimare esattamente il compenso mensile considerate le numerose variabili, sui primi, complice anche il blocco della formazione che perdura dal 2018, abbiamo rilevato RAL che variano dai 20 ai 30000 euro a cui si sommano premi e straordinari.

Il tutto per 40 ore settimanali, presumibilmente in prossimità della propria abitazione e con tutte le forme assistenziali caratteristiche del lavoro subordinato (ferie, permessi, malattia, tredicesima mensilità).

Chi mai abbandonerebbe un posto fisso a favore di un'incognita senza nemmeno una buona prospettiva sulla remunerazione?

9. CONCLUSIONE

In sintesi, chiediamo:

- L'introduzione di una graduatoria per accedere al ruolo di Ispettore veicoli pesanti operativo. Riteniamo indispensabile limitare, in base al fabbisogno, il numero dei liberi professionisti a disposizione della Motorizzazione per evitare il fenomeno della concorrenza sleale e garantire quotidianamente l'operatività a tutti.
- La gestione della rotazione degli ispettori a cura degli UMC senza alcuna ingerenza da parte delle officine e delle agenzie di pratiche auto.
- Il calcolo delle distanze per le trasferte a partire dalla residenza dell'ispettore. L'area di operatività dovrebbe variare da un minimo di 5km dal domicilio per evitare conflitti d'interesse ad un massimo di 30Km, un onere a carico dell'ispettore senza rimborsi di alcun tipo.
- Nastri operativi di massimo 6 ore (esclusa trasferta) salvo straordinario, e compensi superiori a quelli prescritti dalla legge n.870/86. L'attuale costo della revisione veicoli pesanti (45€-tariffa + 10€- trasferta) andrebbe ripartito tra la Motorizzazione per i diritti e l'ispettore come compenso della prestazione svolta.

FEDERISPETTORI

Presidente – ROBERTO FRIXIONE

roberto.frixione@federispettori.org

Vicepresidente – LINO DI PASQUALE

lino.dipasquale@federispettori.org

Segretario nazionale – DIEGO BRAMBILLA

diego.brambilla@federispettori.org