



ASSOCIAZIONE
"FEDERISPETTORI"

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

C.F. 90080600100

Sito: federispettori.org

Mail: info@federispettori.org

Spett. Camera dei Deputati

IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati,
innanzitutto un doveroso ringraziamento a Voi rivolto per l'attenzione che avete inteso concedere alla nostra associazione nell'odierna audizione. Confidiamo che questo sia solo il preludio ad una proficua collaborazione volta a salvaguardare senza esitazioni la sicurezza stradale e l'ambiente ed auspichiamo un confronto continuativo nell'interesse di tutte le parti coinvolte nel sistema revisioni, in primis quella che la nostra associazione tutela e rappresenta.

SOMMARIO

1) INTRODUZIONE	2
2) LA PRIMA ESTERNALIZZAZIONE: I VEICOLI LEGGERI	2
3) LA SECONDA ESTERNALIZZAZIONE: I VEICOLI PESANTI	3
4) LA REVISIONE MINISTERIALE PER IL SINGOLO / LA COMUNITÀ	3
5) COME PUÒ UN PRIVATO SVOLGERE UN SERVIZIO PUBBLICO?	4
6) I SOGGETTI DELLA REVISIONE: L'UTENTE, L'ISPETTORE E L'IMPRENDITORE / LA MOTORIZZAZIONE	4
7) L'EUROPA AVEVA PREVISTO TUTTO MA L'ITALIA HA IGNORATO (E CONTINUA A FARLO) – LA CONTRAPPOSIZIONE ITALIA / UNIONE EUROPEA	6
8) IL RESPONSABILE TECNICO ITALIANO / L'ISPETTORE EUROPEO: DUE FIGURE INCOMPATIBILI	8
9) LA DIREZIONE DELL'UNIONE EUROPEA ED IL PERICOLO PER L'ITALIA	11
10) LA NOSTRA PROPOSTA	13

1. INTRODUZIONE

FEDERISPETTORI è l'associazione degli ispettori tecnici della revisione ministeriale alle dipendenze dei centri di controllo privati (più comunemente chiamati *centri di revisione*). La nostra figura professionale ha origine in circostanze analoghe a quelle derivanti dall'applicazione dell'art. 1, comma 1, lettera C del DL 121/2021 che definisce l'ultimo step dell'iter di esternalizzazione delle revisioni dei cosiddetti mezzi pesanti, fino ad oggi di esclusiva competenza della Motorizzazione. Oggi come ieri, la privatizzazione è una diretta conseguenza dell'inefficienza del sistema pubblico in relazione ad un incremento degli oneri – in questo caso delle revisioni ministeriali – impossibile da gestire nelle strutture statali.

2. LA PRIMA ESTERNALIZZAZIONE: I VEICOLI LEGGERI

Negli anni 90 l'introduzione della nuova periodicità del controllo per i veicoli a motore di massa inferiore ai 35 q.li (4 anni dalla data di prima immatricolazione, poi ogni 2) ai sensi dell'art. 80 – comma 3 del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs 285/92) contribuì al collasso delle strutture operative della Motorizzazione proporzionate alla frequenza prescritta dal vecchio Testo Unico delle norme sulla circolazione stradale (DPR 393/59), ovvero la revisione ogni 10 anni. Era il 1997 e nascevano i primi centri di controllo privati (art. 80 – comma 8 D.Lgs 285/92), strutture ausiliarie alla Motorizzazione concepite per poter gestire la nuova mole di lavoro in maniera efficiente, un obiettivo indubbiamente raggiunto con l'esternalizzazione. Oggi qualsiasi automobilista può far sottoporre a revisione il proprio veicolo leggero in uno degli oltre 9000 centri privati distribuiti capillarmente su tutto il territorio, senza attesa e soprattutto senza il rischio di limitazioni alla circolazione, considerando che un veicolo non in regola con la revisione non può circolare su strada, pena sanzione amministrativa (art. 80 – comma 14 D.Lgs 285/92).



3. LA SECONDA ESTERNALIZZAZIONE: I VEICOLI PESANTI

Oggi la storia si ripete, ma a differenza di 30 anni fa si può contare sull'esperienza di 25 anni di revisioni ministeriali in regime di concessione/autorizzazione alle imprese private. Un'esperienza pratica che i nostri associati hanno vissuto o vivono tuttora sulla propria pelle.

La rivoluzione del commercio su piattaforma digitale ha introdotto nuove esigenze e nuove abitudini quali le consegne a domicilio in tempi sempre più rapidi determinando un incremento significativo del trasporto su ruota. Ancora una volta, quindi, cresce la mole di lavoro a carico delle strutture operative della Motorizzazione ma manca forza lavoro a causa del blocco del turnover dei funzionari tecnici alimentato in modo particolare dagli effetti della manovra "quota 100". Troppi pensionamenti a fronte di assunzioni insufficienti o iter di selezione del personale troppo lunghi (*concorsi pubblici*): le pratiche di revisione dei veicoli pesanti subiscono ritardi che danneggiano gli autotrasportatori, costringendoli a circolare su veicoli con la revisione fuori corso di validità, quindi passibili di sanzione amministrativa. **Se tuttavia la questione delle revisioni ministeriali fosse limitata esclusivamente all'efficienza del servizio saremmo entusiasti di questa novità, ma per tematiche così importanti è indispensabile addentrarsi nell'argomento: c'è in gioco la sicurezza stradale pubblica e la salvaguardia dell'ambiente.**



4. LA REVISIONE MINISTERIALE PER IL SINGOLO / PER LA COMUNITÀ

La sequenza logica alla base di entrambi i processi di esternalizzazione è quindi la medesima. Le strutture pubbliche vanno in crisi e di conseguenza subentrano i privati per garantire un servizio efficiente e capillare a misura delle esigenze del singolo, semplice cittadino o operatore economico che sia. La revisione ministeriale "regolare" è paragonabile ad un bene di prima necessità, un lasciapassare che consente di circolare liberamente, quindi di recarsi sul posto di lavoro oppure direttamente di lavorare per gli autotrasportatori o per chi, più in generale, utilizza mezzi da lavoro. Rappresenta la possibilità di recarsi

4

all'ospedale, al supermercato o ad accompagnare i figli a scuola: **la revisione ministeriale "regolare" oggi è vita.** Impensabili dunque ritardi e disservizi, soprattutto se causati dal soggetto stesso che impone l'obbligo: lo Stato. Questo ragionamento, frutto di una radicata mentalità individualista, è l'inconfutabile dimostrazione della totale denaturazione della revisione ministeriale, un atto di civiltà e forma di rispetto verso la comunità, in teoria, **un mero adempimento burocratico nella pratica.**

Il *controllo tecnico periodico*, sinonimo di revisione ministeriale che probabilmente rende meglio l'idea, è la garanzia che un veicolo non mi investa mentre attraverso le strisce pedonali a causa di freni inefficienti o pneumatici usurati. È la certezza per un figlio di viaggiare su un'automobile sicura che anche in caso di sinistro abbia i dispositivi di ritenzione ed il sistema airbag funzionante. È salvaguardia dell'ambiente, grazie alla sospensione dalla circolazione di tutti i mezzi che inquinano l'aria che tutti quanti respiriamo e la terra che tutti quanti abitiamo. È tutela della quiete pubblica, in quanto viene limitata la circolazione anche dei veicoli che producono più rumore rispetto ai limiti previsti dalla legge. E perdonate l'immagine terribile che stiamo per descrivere in tema di veicoli pesanti: la revisione ministeriale è la garanzia che mentre percorro l'autostrada con a bordo la mia famiglia non veniamo letteralmente schiacciati e ridotti in poltiglia a causa del sinistro con un veicolo pesante che può raggiungere le 44 tonnellate di massa a pieno carico.

Questa è la revisione ministeriale, e riteniamo che l'efficacia del controllo debba prevalere sull'efficienza del servizio, senza nulla togliere a questo aspetto. Le necessità del singolo non possono prevalere su quelle della collettività, altrimenti viene meno anche il concetto di Stato stesso.

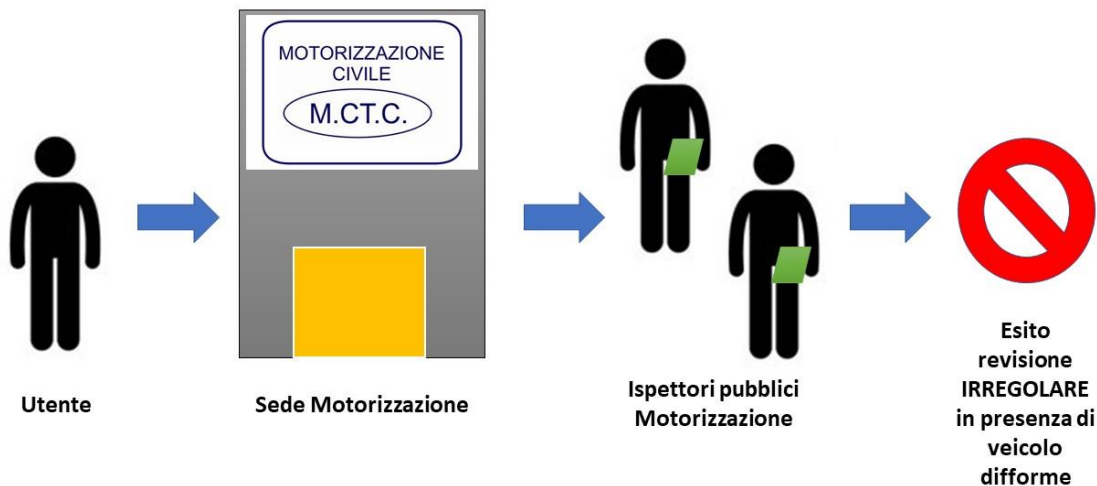
5. COME PUÒ UN PRIVATO SVOLGERE UN SERVIZIO PUBBLICO?

Una volta chiarita e ribadita la natura pubblica del controllo periodico al parco circolante, è bene proseguire l'analisi ripercorrendo i principali errori commessi nel processo di esternalizzazione della revisione per i veicoli leggeri. Il coinvolgimento di soggetti privati rappresentava – e rappresenta tuttora – l'unica soluzione percorribile per garantire l'efficienza del servizio, ma per l'efficacia del controllo occorre un modello in grado di autoregolarsi indipendentemente dalla supervisione da parte dello Stato (Motorizzazione Civile), che non può essere onnipotente. L'origine dei problemi non è stata l'esternalizzazione in sé, bensì la privatizzazione selvaggia ed incontrollata che ha generato un regime di concorrenza spietata e spesso sleale fra le imprese, i centri di controllo. Per comprendere al meglio queste dinamiche occorre, molto schematicamente, individuare i vari soggetti protagonisti della revisione ministeriale nel pubblico e nel privato.

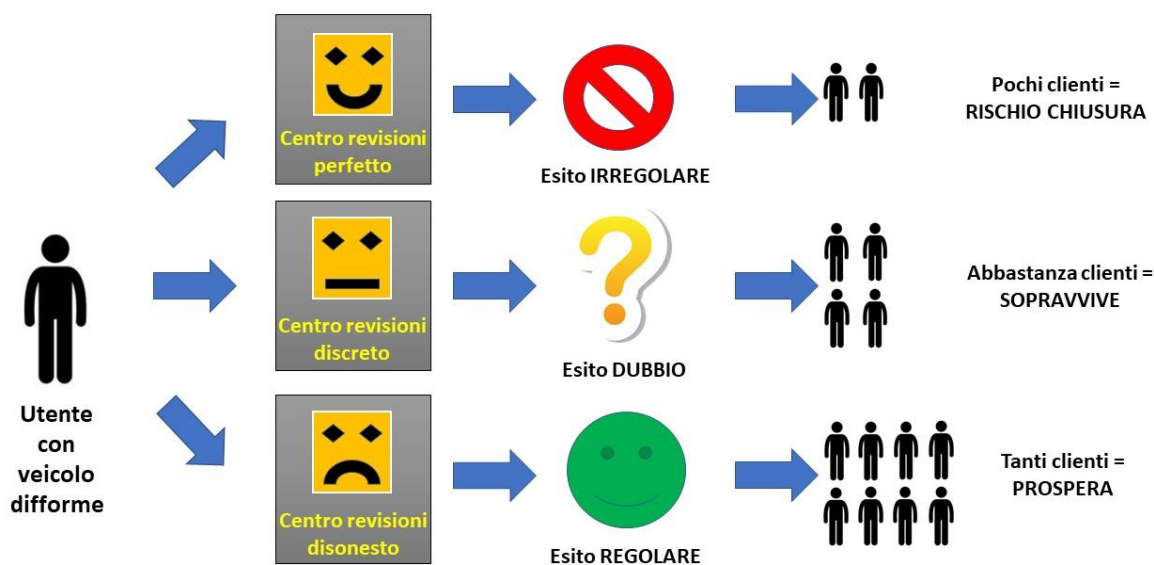
6. I SOGGETTI DELLA REVISIONE: L'UTENTE, L'ISPETTORE E L'IMPRENDITORE / LA MOTORIZZAZIONE

Primo fra tutti l'utente stradale, colui che richiede la revisione ministeriale al proprio veicolo. Nel sistema pubblico è costretto a rivolgersi alle strutture della Motorizzazione Civile oppure alle officine che operano secondo la legge 870/86, attività private che mettono a disposizione dei funzionari pubblici locali ed attrezzature per l'effettuazione del controllo. **Nonostante la richiesta dell'utente sia sempre la medesima, ovvero di superare la revisione senza troppe spese e troppi problemi,** l'interesse si scontra con quello contrapposto dei funzionari pubblici, dipendenti statali con lo stipendio garantito che hanno come unica premura l'applicazione della normativa vigente durante lo svolgimento del proprio lavoro. La decisione del pubblico ufficiale, nell'interesse di tutta la comunità, prevale quindi su quella del cittadino che non ha altra scelta se non accettare l'esito della revisione e ripristinare il veicolo nelle condizioni di sicurezza nel caso queste siano sfavorevoli.

5



Nel privato, invece, la prima differenza sostanziale riguarda l'utente stradale il quale diventa cliente e con le proprie richieste costituisce quella che nel libero mercato si chiama *domanda*. Finché la domanda si interfaccia ad un monopolio di natura pubblica si può ritenere inefficace ed ininfluente, ma con la privatizzazione il ruolo della Motorizzazione passa agli imprenditori, i titolari dei centri di controllo. Nel libero mercato l'offerta è sempre proporzionata alla domanda, anche perché non va dimenticato che le realtà imprenditoriali non sono certo *onlus* nate per garantire la salvaguardia della sicurezza stradale ed il rispetto della legge, ma nascono per creare ricchezza. E in un mercato che premia la disonestà, lo strappo alla regola, il favore ed il servizio celere oltre misura, quale dovrebbe essere la politica aziendale di chi vive in base alle preferenze dei clienti? Nessuno stipendio garantito: debiti per avviare l'attività, mutui, affitti e la costante consapevolezza di non avere alcun supporto da parte dello Stato. In parole povere, una volta ottenuta la concessione-autorizzazione, ogni centro revisioni è abbandonato a sé stesso e libero di operare secondo la propria discrezione.



6

Si genera di conseguenza il pericoloso patto utente (cliente) – imprenditore ai danni della collettività: il primo ottiene un servizio in base alle proprie richieste mentre il secondo fattura, come prevede il ruolo. Ciò che tuttavia rappresenta il cortocircuito del sistema non è tanto l'imprenditore che, almeno in linea teorica, non dovrebbe avere alcuna interferenza nello svolgimento delle revisioni, ma l'ispettore, l'equivalente del funzionario tecnico dipendente della Motorizzazione Civile. Esso certifica sotto propria responsabilità civile e penale ogni singola revisione effettuata ed ha come unica priorità, al pari del collega nel pubblico, l'applicazione della legge ricoprendo la funzione di *incaricato di pubblico servizio*. Tale figura in alcuni casi può coincidere con quella dell'imprenditore titolare del centro, una situazione che determina un evidente conflitto di interessi di natura commerciale. Diversamente si tratta di un lavoratore subordinato, dipendente a tempo indeterminato, per legge, del centro di controllo. Si può forse ritenere indipendente ed imparziale l'operato di queste figure nella sfera del privato? Le opzioni percorribili per l'ispettore dipendente sono due: conformarsi al sistema mantenendo dei buoni rapporti lavorativi con la garanzia di un impiego a tutti gli effetti sicuro, oppure denunciare alle autorità e ricercare un altro centro nel quale sia consentito lavorare nella legalità, una ricerca che spesso ha esito sfavorevole e porta l'ispettore, dopo svariati tentativi, ad abbandonare definitivamente il settore. A questo proposito vorremmo far presente che come FEDERISPETTORI disponiamo di una quantità indefinibile di testimonianze di ex-ispettori e soci disposti a raccontare, anche in presenza, la rispettiva esperienza alle dipendenze di un centro revisioni privato



UTENTE

Viene accontentata la sua domanda di revisioni senza problemi



IMPRENDITORE

Guadagna nell'accontentare l'utente sempre e comunque a discapito della sicurezza stradale



ISPETTORE

Responsabilità civile e penale

7. L'EUROPA AVEVA PREVISTO TUTTO, MA L'ITALIA HA IGNORATO (E CONTINUA A FARLO) - LA CONTRAPPOSIZIONE ITALIA/UNIONE EUROPEA

La prima direttiva europea volta ad uniformare il controllo tecnico a livello comunitario è la 77/143 CEE (29 Dicembre 1976) che avvia il processo di standardizzazione della revisione in virtù del principio fondante comunitario della libera circolazione delle persone e delle merci – quindi dei veicoli. Il testo si limitava a definire la periodicità e l'oggetto dei controlli, senza prescrizioni di altro genere. La successiva 96/96 CEE (20 Dicembre 1996) invece, ben più consistente (19 pagine contro le 6 della precedente), entra maggiormente nel merito innalzando il livello di armonizzazione di regole generali e procedure tra gli Stati membri e contemplando, per la prima volta, le imprese private che si occupano di revisione:

Dir. 96/96 CEE, art.2: *“Il controllo tecnico previsto dalla presente direttiva deve essere effettuato dallo Stato o 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 sorveglianza. **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.**”*

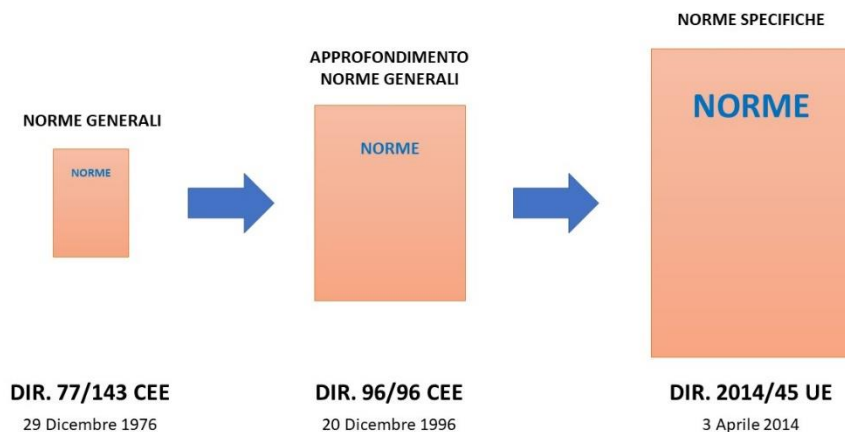
L'ultima opzione, **quella sì consentita, ma con riserva**, è stata scelta dall'Italia che non solo non si è adoperata per evitare il conflitto di interessi tra centro di controllo ed autofficina, ma l'ha imposto per legge.

Al comma 8 dell'art. 80 del D.Lgs 285/92 - Codice della Strada - vengono infatti definiti i requisiti generali per l'avvio di un'attività di centro revisioni, una possibilità riservata a:

*“**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.**”*

Una cosa è certa. L'Italia ha unito in modo indissolubile il controllo tecnico all'autoriparazione, ma non è chiaro in quale modo abbia provveduto a *“garantire l'elevata qualità e l'obiettività dei controlli.”* I casi di cronaca e le numerose inchieste giornalistiche a riguardo dimostrano e confermano la nostra perplessità: **il sistema revisioni dei cosiddetti veicoli "leggeri" non funziona.** L'attestazione del buon esito della revisione viene infatti venduta dalle officine-centro revisioni come un generico bene o servizio a misura di cliente, il contrario di quanto previsto dalla direttiva europea - e da qualsiasi norma di buon senso.

Passano gli anni ed una nuova direttiva, la 2014/45UE (3 Aprile 2014), ridefinisce la normativa del controllo tecnico a livello europeo. Si tratta di un capitolato di ben 79 pagine fra documento ed allegati che prescrive **nel dettaglio** alcuni aspetti mai normati in precedenza. Non solo l'adeguamento al progresso dell'oggetto dei controlli, ma anche una chiara definizione di tutte le parti coinvolte. Nasce così la figura professionale dell'ispettore, il soggetto corrispondente al "responsabile tecnico della revisione" italiano normato dal comma 9 dell'art. 80 del D.Lgs 285/92 - Codice della Strada - e dall'art. 240 del regolamento di attuazione al codice della strada D.P.R. 495/92, **entrambi da sottoporre urgentemente ad emendamento per l'incompatibilità con le norme comunitarie.**



8. IL RESPONSABILE TECNICO ITALIANO/L'ISPETTORE EUROPEO: DUE FIGURE INCOMPATIBILI

Art. 80 – comma 9 D.Lgs 285/92:

9. *Le imprese di cui al comma 8 [i centri di controllo] devono essere in possesso di requisiti tecnico-professionali, di attrezzature e di locali idonei al corretto esercizio delle attività' di verifica e controllo per le revisioni, precisati nel regolamento; il titolare della ditta o, in sua vece, il responsabile tecnico devono essere in possesso dei requisiti personali e professionali precisati nel regolamento [art. 240 DPR 495/92]. Tali requisiti devono sussistere durante tutto il periodo della concessione. Il Ministro dei trasporti definisce con proprio decreto le modalità' tecniche e amministrative per le revisioni effettuate dalle imprese di cui al comma 8.*

Art. 240 – DPR 495/92:

REQUISITI DEI TITOLARI DELLE IMPRESE E DEI RESPONSABILI TECNICI

1. *I requisiti personali e professionali del titolare dell'impresa individuale, quando questa si avvalga di una sola sede operativa, o in sua vece e negli altri casi, ivi compresi i consorzi, del responsabile tecnico sono i seguenti:*

- a) avere raggiunto la maggiore età;*
- b) non essere e non essere stato sottoposto a misure restrittive di sicurezza personale o a misure di prevenzione;*
- c) non essere e non essere stato interdetto o inabilitato o dichiarato fallito ovvero non avere in corso procedimento per dichiarazione di fallimento;*
- d) essere cittadino italiano o di altro stato membro della Comunità Europea, ovvero di uno Stato anche non appartenente alla Comunità Europea, con cui sia operante specifica condizione di reciprocità;*
- e) non avere riportato condanne per delitti, anche colposi e non essere stato ammesso a godere dei benefici previsti dall'articolo 444 del codice di procedura penale e non essere sottoposto a procedimenti penali;*
- f) (.....)*

g) aver conseguito un diploma di perito industriale, di geometra o di maturità scientifica ovvero un diploma di laurea o di laurea breve in ingegneria;

h) aver superato un apposito corso di formazione organizzato secondo le modalità stabilite dal Dipartimento dei trasporti terrestri;

2. 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 ed è tenuto a presenziare e certificare personalmente tutte le fasi delle operazioni di revisione che si riferiscono alla sua responsabilità.

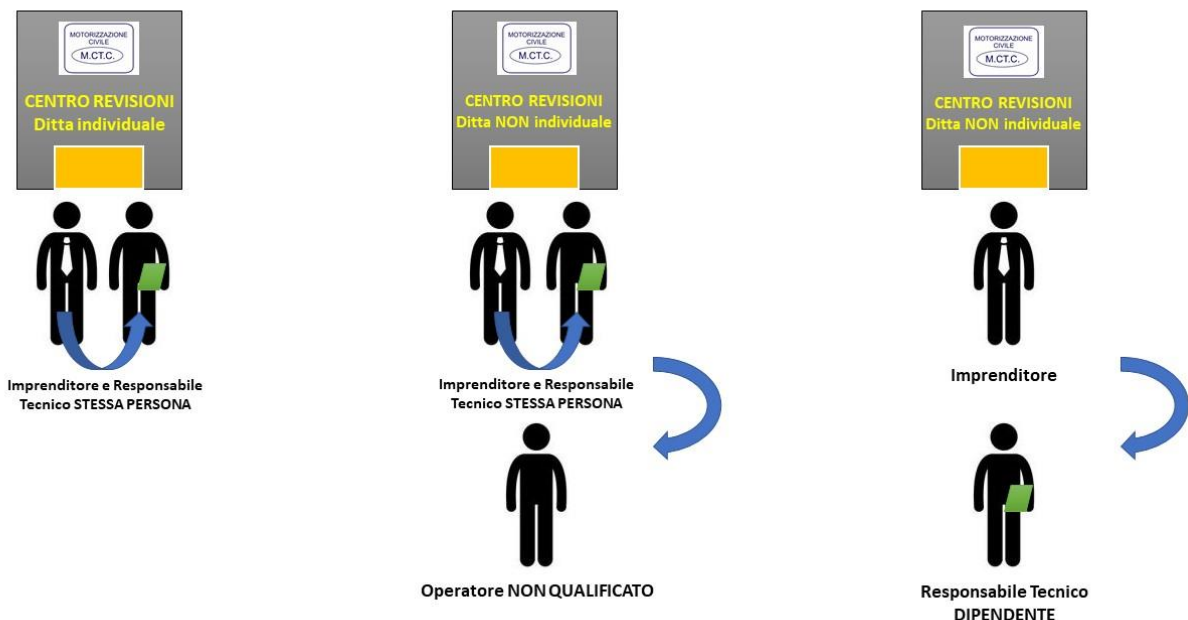
In caso di temporanea assenza od impedimento del responsabile tecnico, quest'ultimo può essere sostituito, per un periodo non superiore a trenta giorni l'anno, dai soggetti e con i criteri stabiliti dal Dipartimento dei trasporti terrestri.

La normativa nazionale non definisce in modo esaustivo la funzione operativa del responsabile tecnico limitandosi a prescrivere la presenza per l'avvio dell'attività di centro revisione e per l'espletamento delle revisioni stesse. È un requisito obbligatorio, una qualifica formale piuttosto che una mansione vera e propria.

9

È il responsabile del processo di revisione all'interno dell'impresa privata, una definizione compatibile sia con la figura del **responsabile tecnico - supervisore** che con quella del **responsabile tecnico - operatore**. Tralasciando le imprese individuali dove per forza di cose il responsabile tecnico coincide con il titolare dell'impresa ed è quindi una figura operativa, negli altri casi spesso avviene che i controlli sui veicoli vengano effettuati da **personale non qualificato**, in quanto l'attestato di responsabile tecnico viene conseguito dal titolare del centro di revisione, onde evitare che in caso di licenziamento del dipendente l'impresa rimanga sprovvista di uno dei requisiti obbligatori. Inutile qualsiasi argomentazione in merito alla "supervisione" da parte del **responsabile tecnico - titolare d'impresa** sugli operatori: in un'attività imprenditoriale è impensabile ed antieconomico che il lavoro di una persona venga effettuato da due. L'ultimo caso che si configura dalla normativa nazionale è quello del **responsabile tecnico - dipendente** del centro revisioni al quale, in ottemperanza al comma 2 dell'art. 240 del D.P.R. 495/92, è legato con un contratto a tempo indeterminato: tutti i membri di FEDERISPETTORI appartengono a questa categoria.

LIBERO MERCATO



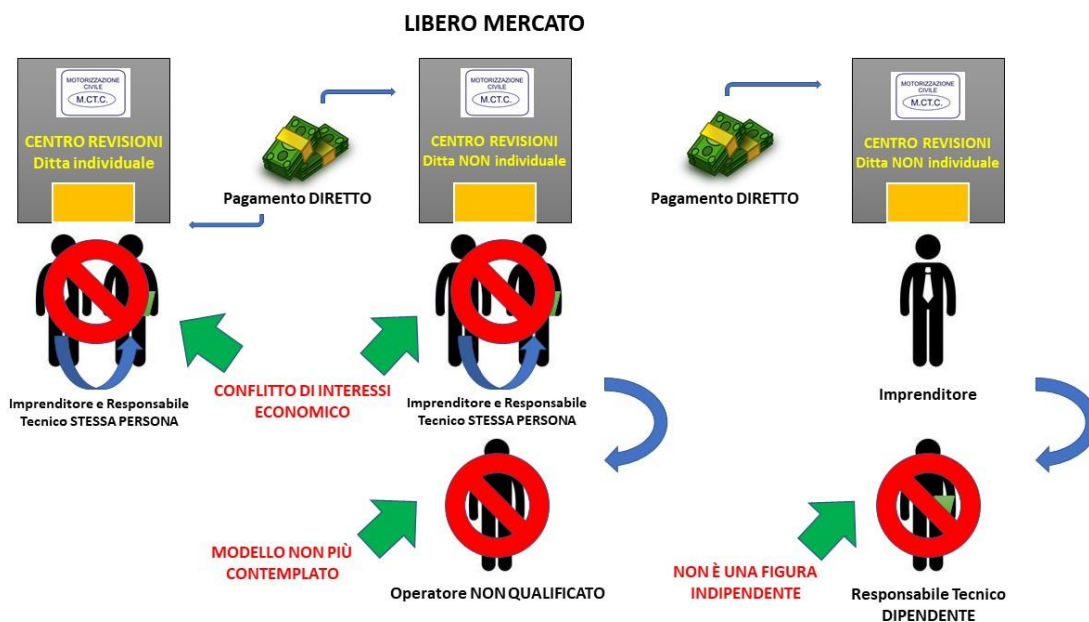
Il DM 217/14, il principale decreto di recepimento nazionale della direttiva 2014/45UE, in materia di ispettori definisce la nuova regolamentazione, ma delegittima, nel merito, la precedente **che non è ancora stata formalmente abrogata**. Nonostante al comma 2 dell'art. 13 del DM 217/14 le qualifiche di "responsabile tecnico" vengano automaticamente convertite al nuovo ruolo di "ispettore", le definizioni di base risultano incompatibili. All'art. 3, lettera n) (del DM 214/17), l'ispettore viene letteralmente definito come (testuali parole) "*la persona abilitata o autorizzata ad effettuare i controlli tecnici sui veicoli*": **non ha quindi nulla a che vedere con il supervisore o il responsabile definito dalla normativa italiana**. L'ispettore è l'operatore che materialmente effettua le revisioni dei veicoli certificandole sotto propria responsabilità. In Italia, si segnala, esistono ancora centri revisione multilinea, quindi con diverse postazioni di lavoro, munite di un singolo ispettore, come previsto dall'art. 240 del Regolamento di attuazione al codice della strada, ancora vigente. L'aspetto tuttavia che rappresenta la maggior incompatibilità con il sistema italiano è il comma 3 dell'art. 13 del DM 217/14 contenente tutte le prescrizioni relative agli ispettori.

Art. 13
Ispettori

- 1. I controlli tecnici eseguiti presso centri di controllo privati sono effettuati da ispettori autorizzati che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione, di cui all'Allegato IV del presente decreto, e di quanto previsto dal decreto legislativo n. 285 del 1992, dal decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 e dalle disposizioni attuative del Ministero. È facoltà del Ministero introdurre requisiti supplementari specifici in materia di competenza e formazione. I requisiti per l'abilitazione degli ispettori del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale sono disciplinati a norma del decreto legislativo n. 285 del 1992 e del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Nel rispetto delle competenze fra enti amministrativi, i soggetti indicati dalla autorità competente rilasciano un certificato agli ispettori che soddisfano i requisiti di cui all'Allegato IV. Tale certificato contiene almeno le informazioni, di cui all'Allegato IV, punto 3.*
- 2. Gli ispettori già autorizzati o abilitati alla data del 20 maggio 2018 sono esentati dal possesso dei requisiti, di cui all'Allegato IV, punto 1.*
- 3. **Al momento di effettuare un controllo tecnico, l'ispettore deve essere esente da conflitti di interesse, in modo da assicurare che sia mantenuto un elevato livello di imparzialità ed obiettività secondo quanto stabilito con provvedimento della autorità competente.***
- 4. La persona che presenta il veicolo al controllo è informata delle carenze riscontrate e da correggere.*
- 5. I risultati del controllo tecnico non possono essere modificati, fatto salvo i casi previsti dalla autorità competente.*

Alla luce di quanto testimoniato al paragrafo 6 di questo documento (la domanda disonesta ed il patto imprenditore - cliente) come si può ritenere privo di conflitti di interesse un soggetto – il titolare del centro revisioni – che guadagna in base alla preferenza degli utenti? Se l'“elevato livello di imparzialità ed obiettività” prescritto dalla normativa fosse **[E LO È]** controproducente per gli affari, quale comportamento si può prevedere per il titolare dell'impresa? Prevale la natura imprenditoriale oppure quella del pubblico ufficiale? Di conseguenza decade anche la legittimità del responsabile tecnico (ora ispettore) dipendente del centro revisioni: si può ritenere libero di agire secondo la propria coscienza? Questa circostanza, negli anni, ha spinto gli ispettori dipendenti ad organizzarsi in associazioni di categoria che purtroppo sono sempre state invise dal sistema per la posizione antagonista rispetto allo status quo. **È doveroso far presente che la revisione ministeriale, nonostante sia ormai priva della reale funzione sociale, rappresenta un business da milioni di euro che coinvolge, oltre agli imprenditori dei centri di controllo, i produttori e rivenditori di attrezzatura.** Oggi tuttavia le cose sono cambiate: non è più un punto di vista degli ispettori dipendenti quello di voler essere “terzi”, ma è una diretta conseguenza dell'applicazione delle norme comunitarie.

11



9. LA DIREZIONE DELL'UE ED IL PERICOLO PER L'ITALIA

Dalle manifestazioni d'intento della direttiva 2014/45UE, i cosiddetti "considerando", si possono facilmente comprendere le linee di pensiero dell'Unione Europea sul sistema revisioni:

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 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.



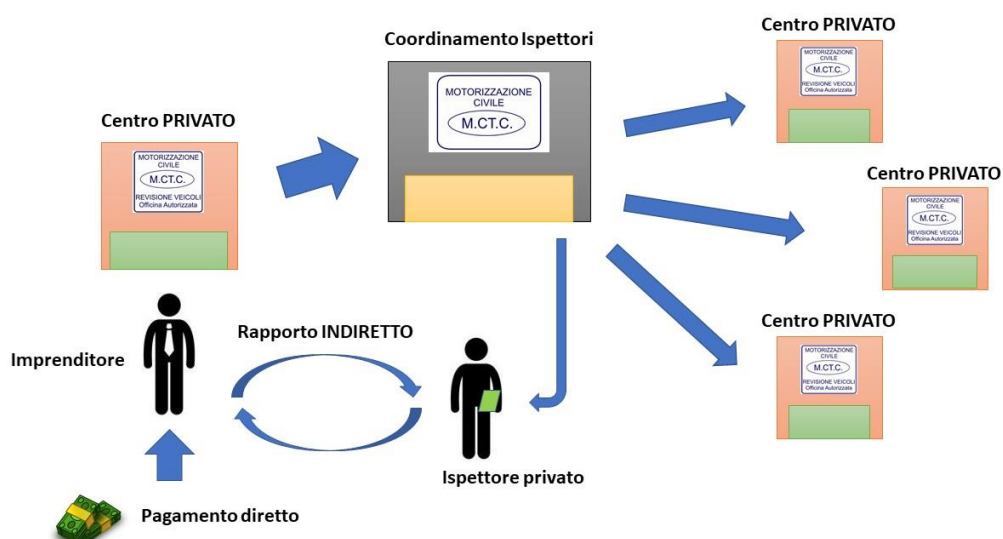
Nonostante si tratti di un passaggio della direttiva privo di valenza giuridica e che non prescriva di fatto alcun obbligo, non si può certo ignorarne il contenuto, soprattutto alla luce dell'evoluzione della normativa comunitaria dagli anni 70 ad oggi. Le prime direttive europee, sia in materia di norme comuni relativa alla

12

circolazione stradale che per quanto riguarda l'omologazione di veicoli o unità tecniche indipendenti, miravano al raggiungimento di semplici obiettivi di carattere generale per avviare il processo di armonizzazione fra stati membri. Una volta definiti i punti d'incontro, come descritto al paragrafo 7 di questo documento relativamente all'ambito del controllo tecnico, le direttive europee diventano via via più vincolanti, più stringenti, più strutturate. Quando le varie normative nazionali vengono ritenute sufficientemente armonizzate subentrano i Regolamenti Europei, **atti legislativi immediatamente applicabili in tutti gli stati membri a seguito della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea e gerarchicamente superiore a qualsiasi legge nazionale.** Anche le direttive, giuridicamente, sono atti vincolanti per gli stati membri, ma a differenza dei regolamenti subiscono un iter di conversione in provvedimenti nazionali che lascia sempre alla singola nazione un certo margine di correzione ed interpretazione. Quale scenario si configurerebbe nel caso in cui, in un breve lasso di tempo, l'intero settore revisioni italiano dovesse risultare illegittimo a seguito della pubblicazione di un Regolamento UE? Che ne sarebbe della totalità delle imprese e degli ispettori? **La direzione intrapresa dall'UE è ormai chiara**, ed è stata confermata dalla recente risoluzione del Parlamento Europeo del 27 Aprile 2021 avente come oggetto "l'attuazione degli aspetti di sicurezza stradale del pacchetto controlli tecnici"

19) Ribadisce la necessità di adottare misure volte a garantire l'indipendenza degli ispettori e degli organismi di controllo dal settore del commercio, della manutenzione e della riparazione dei veicoli, al fine di evitare conflitti di interesse finanziati, anche per quanto riguarda il controllo delle emissioni, fornendo nel contempo maggiori garanzie in termini di responsabilità civile per tutte le parti".

Mentre alcuni paesi membri quali Germania e Spagna già in principio hanno attuato un sistema revisioni conforme ai requisiti di indipendenza previsti dalla 2014/45UE, quindi nei fatti risultavano già conformi allo standard, altri, come la Francia, hanno modificato in maniera significativa la legislazione nazionale entro il 2017, primo step di entrata in vigore della citata direttiva. L'Italia invece si è limitata esclusivamente a modificare la formazione ed i requisiti per accedere al ruolo di ispettore, sempre in conformità alla direttiva. Si è passati da 30 ore minime secondo la precedente legislazione alle 296 ore + 3 anni di esperienza lavorativa (176 ore + 6 mesi per i candidati laureati) a cui si sommano 50 ore per l'abilitazione alla revisione dei veicoli pesanti (Accordo Stato/Regioni n. 65 C.s.R. del 19 Aprile 2019). Si tratta tuttavia di una modifica fittizia in quanto **l'ispettore rimane un soggetto inserito all'interno di una realtà commerciale, impossibilitato dunque ad operare in modo indipendente.**



10. LA NOSTRA PROPOSTA

Alla luce di tutte le argomentazioni avanzate sinora, quindi in relazione sia alla salvaguardia della sicurezza stradale e la tutela ambientale che in relazione all'esigenza di conformità agli standard europei – fondati peraltro sui medesimi obiettivi – la nostra proposta prevede di inserire un comma specifico relativo all'eliminazione del conflitto di interessi per gli ispettori durante l'effettuazione delle revisioni **all'interno del Codice della Strada, la massima fonte di diritto nazionale in materia.** Questo principio dovrebbe rappresentare il punto di partenza dell'esternalizzazione delle revisioni dei mezzi pesanti, la base dei decreti attuativi per la creazione di un settore a gestione privata, ma diametralmente opposto rispetto al modello delle revisioni dei mezzi leggeri. Gli ispettori privati non dovrebbero avere alcun rapporto diretto con il centro di controllo (privato), né come lavoratori subordinati (dipendenti), né tantomeno come tecnici esterni selezionati (libero professionista). Un ente terzo dovrebbe gestire a rotazione gli ispettori liberi professionisti in base alle richieste delle imprese **senza consentire alle stesse di scegliere la persona**, onde evitare di far ricadere il regime di concorrenza fra imprese sugli ispettori, con il naturale decadimento di qualsivoglia potere decisionale.

Chiediamo dunque di aggiungere il comma 8-bis all'art. 80 del Codice della strada, tra il comma 8 e il comma 9, recante testuali parole:

“Per garantire l'elevata obiettività e qualità dei controlli gli ispettori devono essere privi di qualsiasi forma di conflitto di interesse con le imprese di cui al comma 8; Non sono pertanto ammessi rapporti lavorativi diretti. Il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili definisce con proprio decreto le modalità di assegnazione degli ispettori alle imprese di cui al comma 8.”

FEDERISPETTORI

Presidente – ROBERTO FRIXIONE

roberto.frixione@federispettori.org

Vicepresidente – LINO DI PASQUALE

lino.dipasquale@federispettori.org

Segretario nazionale – DIEGO BRAMBILLA

diego.brambilla@federispettori.org