



ASSOCIAZIONE  
"FEDERISPETTORI"  
VIA ALESSANDRO LAMARMORA, 33/3 – 16035 RAPALLO (GE)  
C.F. 90080600100  
Sito: federispettori.org  
Mail: info@federispettori.org

RELAZIONE

**LA RIFORMA DELLE REVISIONI DEI PESANTI (OLTRE I 35 q.li)**  
**IL RUOLO DELL'ISPETTORE**

**SOMMARIO**

1) INTRODUZIONE .....	2
2) IL DOPPIO REGIME: OFFICINE 870 – OPERATORI AUTORIZZATI .....	2
3) LE COMPETENZE DEGLI ISPETTORI PRIVATI .....	3
4) ISPETTORE VEICOLI PESANTI: POCA RICHIESTA, NESSUNA DOMANDA .....	4
5) ANALISI FABBISOGNO ISPETTORI – IL PARCO CIRCOLANTE .....	6
6) ANALISI FABBISOGNO ISPETTORI – LE TEMPISTICHE DEI CONTROLLI .....	7
7) TARIFFE E COMPENSI .....	8
8) CONCLUSIONI .....	10

## **1. INTRODUZIONE**

Federispettori è l'associazione che rappresenta gli ispettori addetti al controllo tecnico dei veicoli ed attualmente alle dipendenze dei centri di revisione privati. La nostra figura professionale è stata designata dall'accordo Stato-regioni n.65 C.s.R. come il soggetto autorizzato allo svolgimento delle revisioni dei veicoli pesanti nel nuovo regime di esternalizzazione normato dal recente DM 446.

A questo proposito vorremmo ringraziare l'Amministrazione per aver ascoltato le nostre istanze, con particolare riferimento alla "Memoria scritta sulla discussione del DL 121/2021" prot. 08-092021 ed alla "Relazione sulle modalità di attuazione della revisione dei mezzi pesanti" prot. 09-112021, entrambi disponibili nella sezione DOCUMENTI del nostro sito [Federispettori.org](http://Federispettori.org).

Paragonando la normazione di un nuovo sistema revisioni alla costruzione di un edificio, riteniamo l'adozione del principio di terzietà come la progettazione di solide fondamenta, una scelta coraggiosa ed in un certo senso antieconomica considerando le numerose spinte antagoniste verso altre direzioni. Quando all'articolo 17, comma 3 viene inibito il rapporto lavorativo diretto fra ispettore e centri di controllo, limitazione estesa ai titolari d'impresa (comma 5), il pericoloso conflitto d'interessi di natura economica o commerciale viene automaticamente arginato, a garanzia di un controllo tecnico obiettivo ed indipendente. È quanto la nostra associazione, alla luce di oltre 25 anni di esperienza sul campo, auspica nel settore dei leggeri, ormai in balia delle pericolose dinamiche dovute alla concorrenza sleale senza supervisione fra centri di revisione privati. È finalmente giunta l'occasione di sperimentare questo nuovo modello virtuoso che peraltro, nel settore del truck, rappresenta una forma di continuità rispetto alle revisioni in regime di Legge 870 effettuate, ad oggi, dai tecnici dipendenti della Motorizzazione Civile assegnati a rotazione alle officine provviste di linea dedicata al controllo di veicoli. Il sistema in linea di principio funziona perfettamente, ma tornando all'immagine allegorica dell'edificio, mancano i pilastri portanti, le prescrizioni operative a carattere generale che convertono il sistema da modello utopistico a regime effettivamente funzionante. Si tratta principalmente delle garanzie economiche che dovrebbero incentivare il mondo dell'imprenditoria ed anche quello dei liberi professionisti - gli ispettori - ad aderire al nuovo sistema revisioni a gestione privata. Secondo il nostro punto di vista ciò non dovrebbe in alcun modo alterare gli equilibri preesistenti, se non apportando migliorie in termini di efficienza per l'utenza ed ottimizzazione del lavoro per tutta la filiera, autofficine, agenzie di pratiche auto e studi di consulenza automobilistica. L'articolo 2 comma 2 del DM 446 per quanto concerne gli ambiti da disciplinare con futuro decreto dirigenziale lascia infatti ampio raggio di azione al legislatore, una fase cruciale nella quale la nostra associazione vorrebbe contribuire attivamente in rappresentanza alla categoria degli ispettori. La presente relazione sarà inoltre corredata da una serie di osservazioni propositive per evidenziare una serie di criticità operative che a nostro avviso potrebbero compromettere l'attuazione del nuovo modello.

## **2. IL DOPPIO REGIME: OFFICINE 870 – OPERATORI AUTORIZZATI**

L'esternalizzazione delle revisioni dei veicoli pesanti ha origine dalla modifica all'art. 80 del C.d.S. introdotta per effetto della legge di bilancio 2019. Nello specifico vengono inserite fra le competenze delle attività elencate al comma 8 del medesimo articolo del C.d.S. - i centri di controllo denominati "officine autorizzate" - i veicoli di massa "*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*". Tale categoria rappresenta una porzione - non ci è noto in quale misura - dei veicoli denominati "pesanti" il cui controllo tecnico, da sempre, è prerogativa della Motorizzazione Civile. Va tuttavia tenuto presente del rapporto già consolidato fra pubblico e privato che si concretizza nelle sedute di revisione secondo la Legge n. 870/86, in sostanza funzionari pubblici che effettuano revisioni per conto delle officine munite di linea per il controllo tecnico.

3

Tali imprese, nonostante non abbiano il titolo di "centro di controllo" deliberato con provvedimento provinciale, hanno la facoltà di revisionare nella propria sede la totalità dei veicoli pesanti a differenza degli "operatori autorizzati" normati dal recente DM 446 (i centri di controllo per i veicoli pesanti secondo il glossario all'art. 1 del DM).

Perché mai, dunque, un imprenditore dovrebbe adoperarsi al raggiungimento dei requisiti prescritti agli art.7-8-9 del DM se non solo non è prevista alcuna estensione del bacino di utenza, ma vengono eliminate dalle autorizzazioni alcune categorie di veicoli quali gli autobus, gli ADR ed il trasporto merci in regime ATP? A queste condizioni supponiamo che nessuna impresa privata voglia approfittare nemmeno del regime transitorio previsto all'art. 20, comma 1 del decreto per l'anno 2022. La circolare n.28231 del 13/9/2021 con oggetto "Requisiti dei Centri di controllo ex Legge 870/1986 ai fini del riconoscimento di idoneità per l'esercizio transitorio dell'attività di revisione secondo quanto previsto dall'art 80, comma 8 C.d.S. e dal relativo Regolamento di esecuzione" lasciava infatti intendere una graduale metamorfosi delle officine L.870/86 in centri di controllo veicoli pesanti, ma ad oggi permangono molte perplessità. Per quanti anni persisterà questo doppio regime? Quali saranno le rispettive competenze? Riteniamo che una differenziazione del bacino di utenza, quindi delle categorie di veicoli revisionabili in sede, sottinteso con vantaggi per gli "operatori autorizzati", sia l'unica spinta possibile per incentivare gli imprenditori ad aderire a questo nuovo progetto di esternalizzazione.

## OPERATORI AUTORIZZATI ALLA REVISIONE MINISTERIALE DEI VEICOLI PESANTI



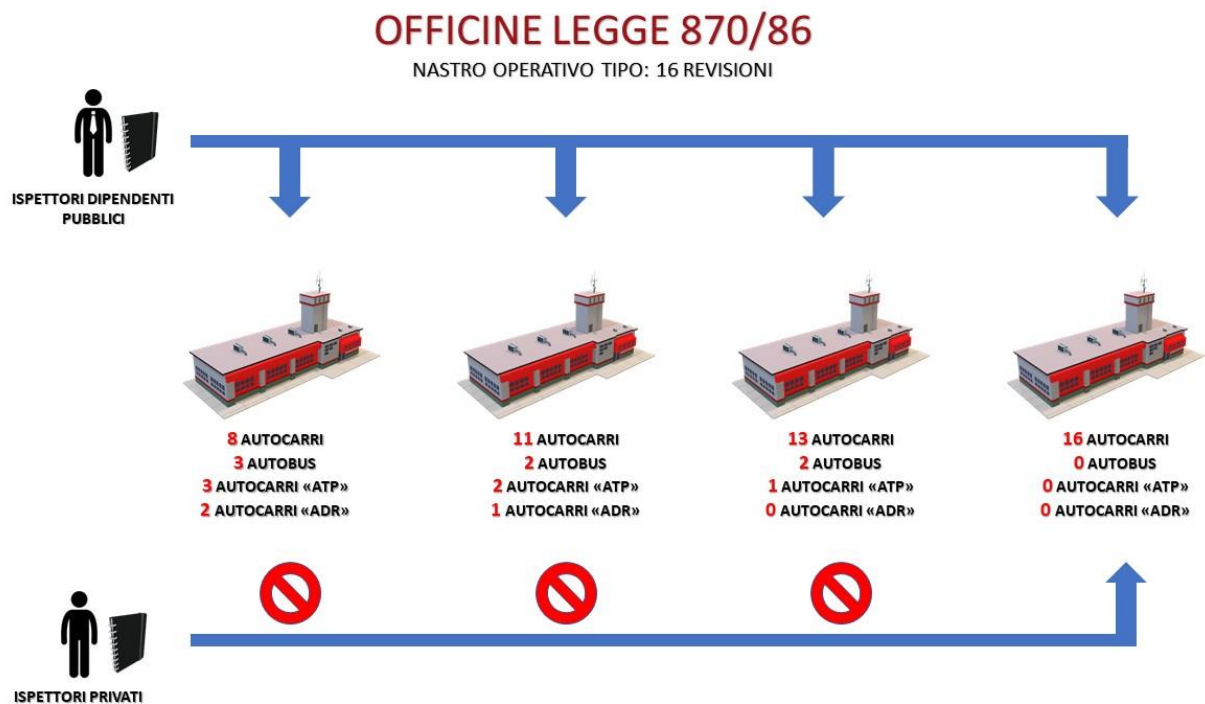
### 3. LE COMPETENZE DEGLI ISPETTORI PRIVATI

La logica conseguenza alla criticità sovra esposta riguarda molto da vicino i nostri associati, la categoria degli ispettori. Nel periodo successivo alla modifica dell'art. 80 del C.d.S. vengono emanati i primi provvedimenti attuativi, in ordine l'accordo stato/regioni n.65 del 19/4/2019 che introduce il corso "modulo C" per l'abilitazione alla revisione dei pesanti ed il DM 11/12/2019 che istituisce il RUI (registro unico degli ispettori). Tale archivio rimane in forma silente fino alla pubblicazione della circolare prot. 5944 del 23/10/2020 a firma della Capo dipartimento Dott.ssa Speranzina De Matteo per disciplinare in particolare il reimpiego degli ispettori in quiescenza, gli ex dipendenti del MIMS. Da questo documento, cronologicamente posteriore

4

all'introduzione degli operatori autorizzati (o centri di controllo) si evince la volontà da parte dell'Amministrazione di equiparare gli ispettori privati ai funzionari dipendenti pubblici inseriti nel medesimo registro. Il DL 16 luglio 2020, n. 76 e s.m.i., all'articolo 49 consentiva, al fine di mitigare gli effetti derivanti dall'attuazione delle misure di contenimento dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 nonché velocizzare l'espletamento delle operazioni di revisione, l'impiego di queste nuove figure nelle normali attività della Motorizzazione Civile, quindi controlli tecnici in sede e nelle officine operanti in regime di 870 come chiaramente specificato all'art. 9 della succitata circolare. Pari opportunità quindi, ma diverse competenze. Se nell'accordo Stato/regioni, con riferimento al modulo C (art.3 comma 8) veniva descritto l'esame come "abilitante per i controlli tecnici dei veicoli di massa complessiva superiore a 3,5q.li", nella circolare prot. 5944 (art. 3 punto b) viene aggiunta una limitazione agli autocarri destinati al trasporto cose. Non è chiaro se la limitazione comprenda anche isotermici ed ADR secondo le disposizioni dell'art.80 del C.d.S., ma ciò complica di parecchio - oltre ad essere discriminatorio verso gli ispettori privati - l'assegnazione degli operatori alle sedute.

Attuando alle presenti disposizioni quanto scritto fin ora, un ispettore privato sembrerebbe poter svolgere le proprie sedute anche nelle officine che operano in regime di 870, purché nella seduta non siano inserite tipologie di veicolo per le quali non è autorizzato. Quanti nastri operativo comprendono esclusivamente autocarri ordinari? Nonostante riteniamo nel merito corretto lasciare ai funzionari pubblici, certamente più formati e con maggiore esperienza nel campo, determinate tipologie di veicoli, occorre una netta separazione delle competenze, onde evitare innanzitutto problemi organizzativi per le officine e gli studi di consulenza automobilistica/autoscuole che si occupano delle prenotazioni.



#### **4. ISPEZZIONE VEICOLI PESANTI – POCA RICHIESTA, NESSUNA DOMANDA**

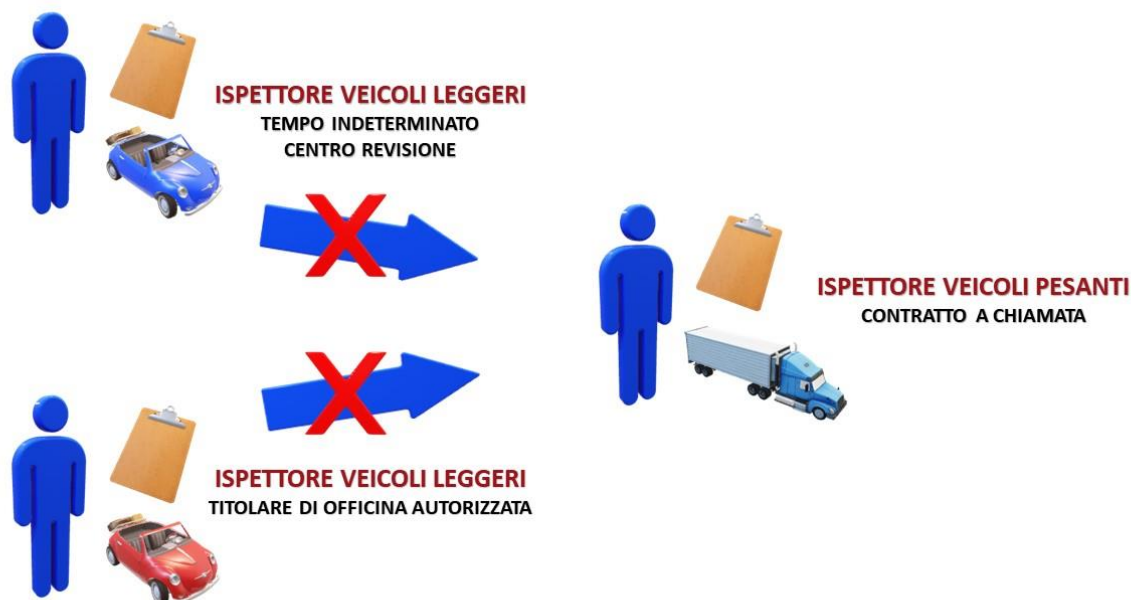
Oltre ai problemi organizzativi prospettati al capitolo 3 che inevitabilmente ricadrebbero sugli UMC, occorre considerare la vanificazione dello spirito dell'esternalizzazione concepita principalmente per sopperire alla mancanza di funzionari pubblici in Motorizzazione, causa di ritardi nell'espletamento di numerose pratiche

5

anche al di fuori delle operazioni di revisione ministeriale. A ciò si somma un fattore non indifferente, ovvero l'effettivo afflusso di ispettori privati intenzionati ad aderire a questa nuova esperienza lavorativa. Secondo l'accordo Stato/regioni n. 65 C.s.R., il nuovo ruolo è riservato agli ispettori già operanti, o quantomeno regolarmente abilitati, nell'ambito della revisione dei veicoli leggeri nel quale da tempo si verifica una carenza di figure tecniche dovuta all'interruzione della formazione secondo le precedenti norme che perdura dal 31 Agosto 2018 in ottemperanza al DM 211/18 (art. 7).

Nonostante in diverse occasioni come associazione abbiamo evidenziato i conflitti d'interessi intrinseci nel regime giuridico degli ispettori operanti nei leggeri, va comunque considerato che, ad oggi, si tratti di titolari di officina autorizzata oppure i relativi dipendenti con contratto a tempo indeterminato. Dal disegno dell'amministrazione tuttavia parrebbe che per gli ispettori incaricati alla revisione dei veicoli pesanti sia prevista una sorta di rapporto lavorativo assimilabile al contratto a chiamata, una forma contrattuale senza alcuna tutela per l'operatore. Partendo dal presupposto che difficilmente un titolare di impresa lascerebbe scoperta la propria attività o, in alternativa, concederebbe ad un dipendente di lavorare periodicamente altrove, chi mai abbandonerebbe un lavoro sicuro a favore dell'incertezza? Questa incognita è indipendente dalla questione dei "corrispettivi per lo svolgimento dell'attività di ispettore", aspetto che, in ottemperanza all'art. 2 del DM 466 verrà normato con successivo decreto dirigenziale.

Riteniamo indispensabile per l'attuazione di questo progetto di esternalizzazione una garanzia sulla continuità del lavoro durante la settimana che dovrebbe essere il prodotto di un'analisi oggettiva sul fabbisogno di ispettori in funzione al parco circolante, uno studio tuttavia reso particolarmente complesso dalle problematiche descritte ai capitoli 2 e 3. Di certo, una maggior domanda, quindi più giornate lavorative riservate agli ispettori private, incentiverebbe l'offerta, operatori disposti ad abbandonare un lavoro sicuro a favore di questa nuova esperienza.





**5. ANALISI FABBISOGNO ISPETTORI – IL PARCO CIRCOLANTE**

Il primo dato utile alla realizzazione di una stima del fabbisogno di ispettori privati è il numero di veicoli oggetto di esternalizzazione. Secondo le tabelle statistiche Anfia su base dati ACI, si tratta di 195 mila trattori stradali, 287 mila rimorchi e semi rimorchi di categoria internazionale O3 ed O4 e 725 mila autocarri industriali per un totale, arrotondato, di 1 milione e 200 mila unità.


**CIRCOLAZIONE VEICOLI INDUSTRIALI PESANTI PER REGIONE, ALIMENTAZIONE E CLASSE EURO NEL 2000**  
 MEDIUM AND HEAVY TRUCKS IN USE BY REGION FUEL AND EURO CLASS IN 2020

Regione - Alimentazione Region - Fuel	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	N.C.	N.I. Not identified	Totale Total
<b>TOTALE / TOTAL</b>	<b>282.647</b>	<b>44.416</b>	<b>93.212</b>	<b>118.234</b>	<b>36.338</b>	<b>74.406</b>	<b>67.913</b>	<b>6.622</b>	<b>2.057</b>	<b>725.845</b>

Nota: sono esclusi i trattori stradali / road tractors not included

Fonte / Source : ACI


**CIRCOLAZIONE TRATTORI STRADALI PER REGIONE ALIMENTAZIONE E CLASSE EURO NEL 2020**  
 ROAD TRACTORS IN USE BY REGION FUEL AND EURO CLASS IN 2020

Regione - Alimentazione Region - Fuel	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	Non Contemplato	N.I. Not identified	Totale Total
<b>TOTALE / TOTAL</b>	<b>16.165</b>	<b>3.339</b>	<b>13.229</b>	<b>32.629</b>	<b>7.763</b>	<b>50.911</b>	<b>71.283</b>	<b>21</b>	<b>129</b>	<b>195.469</b>

Fonte / Source : ACI


**CIRCOLAZIONE RIMORCHI/SEMI RIMORCHI PER TRASPORTO MERCI PER MARCA E PORTATA NEL 2019**  
 GOODS TRAILERS AND SEMITRAILERS IN USE BY MAKE AND LOAD IN 2019

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
VIBERTI	60	15	128	44	69	4.196	3.885	9.082	146	17.625
CARDI	23	1	47	10	17	1.809	1.233	7.997	811	11.948
ZORZI	13	3	25	30	201	2.873	1.014	4.728	1.098	9.985
BARTOLETTI	24	4	45	21	59	2.174	1.526	3.178	1.373	8.404
ACERBI	8	-	21	1	4	211	233	4.756	32	5.266
ADIGE	25	11	58	18	34	1.467	1.426	1.979	22	5.040
BERTOJA	5	1	16	97	42	421	693	1.964	2	3.241
COMETTO	15	5	15	15	125	637	569	1.530	7	2.918
PIACENZA	10	1	17	20	22	693	464	1.236	375	2.838
ROLFO	3	1	24	30	64	175	64	1.307	147	1.815
CTC	3	2	10	8	32	381	647	536	-	1.619
MIELE	2	-	4	4	13	177	38	1.297	41	1.576
OMAR	4	8	35	58	60	1.156	16	114	97	1.548
PEZZAIOLI	-	-	-	-	1	-	-	1.218	-	1.219
MINERVA	10	-	12	8	4	58	18	1.066	-	1.176
SCHWARZMULLER	-	-	-	-	2	1	-	1.126	12	1.141
DE ANGELIS	1	-	4	1	-	105	347	472	-	930
MENCI	3	1	4	3	3	58	34	741	18	865
CALABRESE	6	3	6	3	1	185	154	494	2	854
FRANCHIN	4	4	15	28	41	220	146	306	-	764
BOVA	-	-	-	1	2	10	3	669	1	686
TRAILOR	-	-	-	-	1	-	1	516	111	629
ANDREOLI	-	-	-	1	-	150	76	279	107	613
SCHMITZ	-	-	1	1	5	57	-	516	1	581
ANHANGER	-	-	-	-	-	2	-	472	21	495
ALTRE FABBRICHE	508	85	770	772	1.176	21.234	10.725	162.828	5.086	203.184
<b>Totale / Total</b>	<b>727</b>	<b>145</b>	<b>1.257</b>	<b>1.174</b>	<b>1.978</b>	<b>38.450</b>	<b>23.312</b>	<b>210.407</b>	<b>9.510</b>	<b>286.960</b>

Fonte / Source : ACI

7

Non è nota, fra questi, la proporzione degli ADR/ATP di competenza esclusiva delle sedi della Motorizzazione Civile oppure delle officine in regime di Legge 870/86, ma come già suggerito nei precedenti capitoli, sarebbe opportuna una separazione netta fra i due regimi, con rispettive competenze. Tali numeri, considerata la periodicità pari ad un anno delle suddette revisioni ministeriali, rappresenterebbe la mole di lavoro annuale per gli operatori autorizzati, ma la concorrenza con le officine 870 vanifica qualsiasi analisi. Un calcolo tuttavia indispensabile per dare alla luce una nuova figura professionale, quella dell'ispettore veicoli pesanti, già a rischio di precariato. Un sovrannumero di tecnici implicherebbe diversi giorni a settimana di interruzione del lavoro, quindi di non retribuzione, mentre il caso contrario non farebbe decollare il progetto di esternalizzazione, mantenendo i noti ritardi sull'espletamento delle pratiche. Riteniamo, ad oggi, molto più probabile la seconda ipotesi confermata da un'indagine interna alla nostra associazione composta da 150 ispettori, il 20% dei quali già in possesso dell'attestato di frequenza con profitto del modulo C. Ad oggi, in questo clima di incertezza, nessuno mai abbandonerebbe il proprio posto di lavoro a favore di un'incognita nonostante il fine, pressoché di tutti, di svolgere la professione di ispettore in regime di terzietà rispetto al cliente e soprattutto all'officina. Si conclude il capitolo consigliando lo svolgimento dell'analisi in scala locale vista la disomogeneità della concentrazione di veicoli pesanti nel territorio.

## **6. ANALISI FABBISOGNO ISPETTORI - LE TEMPISTICHE DEI CONTROLLI**

Nel presente capitolo verrà analizzato il denominatore del rapporto fra mole di lavoro e tempistiche utile alla definizione del numero di ispettori necessari alla realizzazione del progetto di esternalizzazione. La definizione di questo parametro è un aspetto molto tecnico sul quale vorremmo confrontarci con l'amministrazione portando la nostra esperienza venticinquennale nel campo. Negli anni abbiamo appreso la sostanziale differenza fra una revisione accurata finalizzata all'individuazione effettiva delle carenze sul veicolo ed uno superficiale fine a sé stessa per rispondere ad un obbligo introdotto dalla legge per l'utente e la necessità di incassare per l'attività commerciale. Il principale fattore discriminante è senz'altro la durata dei controlli che, entro certi valori limite, è sinonimo dell'omissione certa di alcuni test, in particolare i controlli visivi o la prova giochi, il fulcro della revisione ministeriale. Per i veicoli di massa inferiore a 35q.li abbiamo stimato, con l'aiuto di tutti i nostri associati, un tempo medio di 25 minuti comprensivo, oltre allo svolgimento accurato della totalità dei controlli previsti dall'allegato tecnico della 2014/45ue, dell'inserimento dei dati della carta di circolazione nel SW di prenotazione e della movimentazione del veicolo. Riteniamo quindi inadeguate le tempistiche previste dalla Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - prot. 14290 del 22/05/2020 che re-organizza i nastri operativi delle sedute di revisione per i veicoli pesanti. Di seguito la tabella:

<b>VEICOLO</b>	<b>DURATA MINIMA</b>
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

L'unica giustificazione plausibile a tempi così compressi, senza mettere in dubbio il buon operato dei funzionari della Motorizzazione Civile, è l'esenzione dal protocollo MCTC-Net 2 che in un certo senso premia la professionalità dell'operatore consentendogli di omettere, previa accurata valutazione, lo svolgimento di determinate prove. Inoltre, nelle sedute 870, vi è spesso il supporto di un funzionario ministeriale oppure di personale tecnico dell'officina preposto allo svolgimento della maggior parte dei test strumentali sul veicolo.

È indispensabile quindi conoscere, ai fini dell'analisi generale, i dettagli operativi dell'esternalizzazione, in particolare la subordinazione o meno al protocollo informatico e la presenza, obbligatoria, di personale ausiliario. Senza queste informazioni è impossibile stabilire la durata media della revisione ministeriale di un autocarro pesante e di conseguenza la produttività giornaliera di un ispettore. Ipotizzando un sistema analogo a quello in vigore nel settore dei leggeri nel quale la revisione viene svolta in autonomia dall'operatore, andrebbe aggiunto un minimo di 10 minuti al tempo sopra prospettato. Basti pensare alla sola registrazione e misurazione di tutti gli pneumatici di un autocarro a 4 assi con ruote gemellate: 16 misurazioni di battistrada ed altrettante letture e raffronti con la carta di circolazione delle caratteristiche dimensionali, senza considerare l'analisi generale sullo stato d'uso, in parte da effettuare all'esterno, in parte dalla fossa d'ispezione. Una logica applicabile anche alla prova giochi, che si ripete n volte in funzione al numero di assi, oppure l'analisi strutturale del telaio che in certi casi può raggiungere 16 metri di lunghezza, contro il valore massimo di 4-5 metri dei comuni autoveicoli. Per giunta, tralasciando la pericolosità di un veicolo che può arrivare a pesare diverse decine di tonnellate, va considerato l'utilizzo gravoso di molti di essi, mezzi da lavoro che superano il milione di chilometri dopo pochi anni.

Il principale vantaggio derivante dall'esternalizzazione è la maggior capillarità del servizio che consente altresì di poter gestire con ritmi meno serrati un controllo così importante ai fini della salvaguardia della sicurezza stradale: più imprese, più ispettori, quindi la possibilità di lavorare con tempi più adeguati, senza tuttavia sacrificare l'efficienza del servizio. Per concludere, si fa presente che una differenziazione fra i nastri operativi delle medesime categorie di veicoli fra officine 870 ed operatori autorizzati sarebbe un ulteriore elemento discriminatorio deleterio per la buona riuscita di questo progetto.

## **7. TARIFFE E COMPENSI**

L'aspetto economico è uno dei campi liberi non normati dal DM 466 che lascia spazio ad un successivo decreto dirigenziale. A questo proposito vorremmo portare all'attenzione dell'Amministrazione, nuovamente, il pessimo risvolto che potrebbe avere il doppio regime di officine 870 ed operatori autorizzati. La revisione di un veicolo pesante in seduta esterna oggi ha un costo vivo pari a 45€ più spese di versamento di tariffa a cui si somma la ripartizione unitaria dell'indennità di missione che varia in funzione alla distanza dalla sede della Motorizzazione. A fronte di 60€ circa di costi fissi arrotondato per comodità, vengono richiesti al cliente oneri variabili che possono raggiungere 250€ comprensivi dei costi di pre-controllo tecnico e compensi per l'agenzia di pratiche auto che inoltra la prenotazione. Fermo restando che gli equilibri preesistenti dovrebbero essere mantenuti onde evitare di penalizzare le categorie economiche già operanti nel settore, occorre comunque considerare il peso che potrebbe avere questa doppia tariffa, una imposta dal Ministero e presumibilmente più bassa, l'altra completamente libera, a misura del mercato locale che in questi anni si è stabilizzato. Da un'indagine interna sono emerse differenze di spesa complessiva per la revisione in regime di legge 870 molto marcate nel territorio, differenze che tengono presente delle esigenze di tutti gli operatori economici, infine dell'utenza. L'uniformazione della tariffa non solo penalizzerebbe o favorirebbe, a seconda dell'attuale organizzazione, determinate attività commerciali, ma potrebbe spingere molte di esse a non conformarsi mantenendo lo status di officina 870, a tariffa libera, piuttosto che richiedere l'autorizzazione ministeriale per divenire "operatore autorizzato". Riteniamo fondamentale che non si creino disparità di natura economica fra imprese che svolgono la stessa tipologia di lavoro sulle medesime categorie di veicoli, ma è molto complesso che ciò non si verifichi con il doppio regime che genererà inevitabilmente un meccanismo di concorrenza sleale.

Un ragionamento analogo si può estendere al doppio regime degli ispettori, i funzionari della Motorizzazione dipendenti ministeriali ed i privati liberi professionisti. Senza volersi addentrare al mero tema delle retribuzioni, è evidente come i due differenti inquadramenti contrattuali presuppongono diverse esigenze sottostando inoltre a diversa tassazione. Un'operazione svolta in orario straordinario non può essere



9

paragonata all'unica fonte di sostentamento per un autonomo, per di più in regime di partita IVA. È altresì vero tuttavia che l'officina non può corrispondere un diverso onorario in funzione alla tipologia di ispettore selezionata per la seduta: ecco un'altra ragione per la quale sarebbe auspicabile una differenziazione delle competenze tra funzionari pubblici ed ispettori privati.

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, non possiamo formulare un'ipotesi di quale potrebbe essere il compenso degli ispettori privati con precisione. Come liberi professionisti riteniamo sia più corretto fissare una tariffa per la singola operazione piuttosto che una tariffa oraria, sia in ottica di una mera semplificazione sia tenendo presente che ogni singola pratica effettuata e certificata sotto la responsabilità di suddetti ispettori rappresenta, anche operando in buona fede, una possibile disputa legale. Dando per scontato il buon esito di eventuali accertamenti giudiziari, l'ispettore privato 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 funzione sia alla mole delle richieste prevenute dalle agenzie di pratiche auto o dalle officine che del numero degli ispettori operativi che deve essere superiore all'effettivo fabbisogno onde evitare l'interruzione del servizio a causa dell'indisponibilità degli operatori (malattia, ferie o altro). Oltre a tutto questo un ispettore libero professionista dovrà, a suo completo carico, provvedere alle spese dei corsi di 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 bisogna considerare l'assicurazione privata obbligatoria di cui alla circolare prot. 28277 del 13/9/2021.

Ricordiamo che ad oggi il compenso, secondo le più volte richiamate disposizioni di legge, è "determinato secondo le modalità di cui all'articolo 19, commi 1, 2, 3 e 4, della legge 1° dicembre 1986, n. 870" ed è 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).

## **8. CONCLUSIONI**

Federispettori chiede in sintesi:

- Una netta e decisa divisione tra le officine che operano in regime di legge 870/86 e gli operatori autorizzati secondo il DL 121/2021, in cui ognuno di essi abbia diverse, specifiche e ben precise competenze.
- Sia istituita una nuova categoria professionale indipendente che identifichi la nuova figura dell'ispettore tecnico privato con corso modulo C e che possa lavorare solo per le revisioni ministeriali dei mezzi pesanti.
- Ci sia una netta distinzione di lavoro e competenze tra questa nuova figura e gli ispettori pubblici che operano nelle sedi UMC e nelle officine in regime di legge 870/86.
- Un compenso chiaro e preciso all'ispettore privato, tralasciando indennità di trasferta ed altri emolumenti che verrebbero calcolati successivamente, in funzione del numero di veicoli sottoposti a revisione.



*Presidente* – ROBERTO FRIXIONE

[roberto.frixione@federispettori.org](mailto:roberto.frixione@federispettori.org)

*Vicepresidente* – LINO DI PASQUALE

[lino.dipasquale@federispettori.org](mailto:lino.dipasquale@federispettori.org)

*Segretario nazionale* – DIEGO BRAMBILLA

[diego.brambilla@federispettori.org](mailto:diego.brambilla@federispettori.org)

*Amministrazione* – LUCA P. MONTICONE

[luca.monticone@federispettori.org](mailto:luca.monticone@federispettori.org)