



ASSOCIAZIONE
"FEDERISPETTORI"

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

C.F. 90080600100

Sito: federispettori.org

Mail: info@federispettori.org

RELAZIONE

OSSERVAZIONI SUL D.M. 446 E BOZZA DI DECRETO DIRIGENZIALE ATTUATIVO

Federispettori è l'organizzazione sindacale in rappresentanza agli ispettori addetti alla revisione ministeriale e nasce dalla volontà dei nostri associati di operare in totale indipendenza rispetto al mondo dell'imprenditoria.

Da sempre consideriamo il regime disposto dalla Legge n.870/86 un modello virtuoso che sarebbe opportuno estendere a tutte le categorie di veicolo in quanto massima espressione dell'eliminazione del conflitto d'interessi, **a garanzia di tutti i soggetti appartenenti alla filiera**. Siamo lieti della condivisione di questa *vision* da parte dell'Amministrazione, come dimostrato in occasione dell'emanazione del DM 446, il primo provvedimento attuativo per la disciplina dell'esternalizzazione delle revisioni dei pesanti. A questo proposito la nostra associazione ha provveduto ad evidenziare tutte le potenziali criticità individuate all'interno della relazione PROT-03-02/2022 che di seguito verrà riassunta ed implementata da ulteriori considerazioni scaturite dalla lettura della bozza di decreto dirigenziale che in questi giorni circola in rete (*il testo integrale della relazione è disponibile nella sezione documenti sul nostro sito federispettori.org*).

Se l'obiettivo dell'Amministrazione consiste nella realizzazione di un sistema stabile e duraturo, occorre sin dal principio **eliminare tutti i possibili elementi conflittuali fra categorie** che inevitabilmente, negli anni, destabilizzerebbero gli equilibri indispensabili per operare nel rispetto delle norme. Non è un caso se dopo 25 anni di esternalizzazione delle revisioni dei veicoli leggeri il settore è completamente collassato ed in balia di movimenti sindacali antagonisti: l'errore è all'origine, senza ovviamente esulare i soggetti privati dalle proprie responsabilità. È il naturale decorso in presenza di un bug normativo: i vuoti lasciati dalla legge vengono colmati dagli interessi del singolo inconciliabili a qualsivoglia logica di sistema. Memori di questa esperienza fallimentare, è fondamentale un percorso di analisi per evitare la ripetizione degli sbagli commessi in passato, **tenendo sempre presente delle gravissime ripercussioni sulla sicurezza stradale che potrebbe comportare un veicolo pesante mal controllato**. Se in materia di conflitto d'interessi, prima fonte di complicazioni, dobbiamo lodare l'Amministrazione per il nuovo regime giuridico degli ispettori disciplinato dall'art. 17 del citato DM, riteniamo che permangano una serie di criticità riconducibili ad un unico fattore. **Si tratta della concorrenza**, in tutte le forme e declinazioni, ma in particolare se sleale e soprattutto se gli elementi discriminatori sono stati disposti da una norma.

2

La ratio-legis dell'emendamento all'art. 80 del C.d.S. che ha esteso le prescrizioni di cui al comma 8 ai veicoli di massa complessiva superiore a 35q.li (con limitazioni) non necessita di chiarimenti. L'organico e le strutture pubbliche della Motorizzazione non reggono il carico di lavoro con evidenti conseguenze nefaste sulla sicurezza stradale nonché disagi in particolare per gli autotrasportatori. Andrebbe tuttavia definita con precisione, nell'interessi di tutti, la proporzione di questa problematica: di quanto supporto necessita la Motorizzazione? Quanti veicoli effettivamente sarebbero oggetto di esternalizzazione? Questa incertezza è un potenziale criticità per la categoria degli ispettori da noi rappresentata. Se l'attività dell'operatore economico - o centro di controllo - non è altro che un accessorio all'autoriparazione (*art.80 - comma 8 C.d.S.*), quindi priva del carattere di prevalenza, per i tecnici - stando all'attuale sistema revisioni dei veicoli leggeri - è l'unica fonte di reddito. Dal DM 466 si poteva già cogliere il desiderio da parte dell'Amministrazione di impiegare gli ispettori privati, al pari degli IA (funzionari in quiescenza), come degli ausiliari la cui selezione è assimilabile al modello del "contratto a chiamata", **senza garanzia alcuna per il lavoratore**. Questo presentimento viene confermato dai compensi sovra proporzionati disposti all'art.3 del decreto dirigenziale non ancora protocollato: per ogni singola seduta devono essere corrisposti 350+150€ al netto di IVA, una retribuzione giornaliera che supera di gran lunga quella dei funzionari pubblici sino ad oggi operativi nelle revisioni in seduta esterna.

Queste disomogeneità genera un'evitabile concorrenza che potrebbe sfociare in ricorsi al TAR da parte degli stessi dipendenti del MIMS come avvenuto recentemente per quanto riguarda gli esaminatori "esterni" per il conseguimento della patente di guida, ricorso peraltro accolto (*sentenza del 7 febbraio n. 01367/2022*). **Al fine di raggiungere una stabilità duratura negli anni occorre eliminare tutti i gli elementi discriminatori contenuti nel DM 11 Dicembre 2019 (istituzione del RUI)**, in particolare le differenze di compensi, regime fiscale e modalità di approvvigionamento del lavoro, con riferimento al trattamento preferenziale attualmente destinato ai funzionari pubblici. Va inoltre ribadita, indipendentemente dall'incentivo economico, l'impossibilità pratica di conciliare il lavoro dipendente o autonomo all'interno di un centro di controllo veicoli leggeri con le sedute di revisione nell'ambito dei pesanti.

L'Amministrazione dovrebbe prendere in considerazione l'idea di una categoria di tecnici impegnati esclusivamente nell'attività disposta dal DM 446, ma per raggiungere la sicurezza economica, oltre ai compensi, occorrono garanzie sull'approvvigionamento del lavoro. Quante giornate a settimana lavorerà un ispettore? Il parco circolante, nonché mercato annuale delle operazioni di revisione, è un dato fisso e di conseguenza all'aumentare della disponibilità di ispettori diminuisce la frequenza di operatività nella settimana, nel mese o addirittura nell'anno. Il rischio, anche in regime di lavoro una-tantum, è quello di non riuscire a far fronte alle spese vive che comporta il mantenimento di una partita IVA, senza considerare il costo dell'onerosa polizza assicurativa obbligatoria con copertura fino a 500.000€. **Andrebbe circoscritto il numero degli ispettori operativi in funzione all'effettivo fabbisogno su scala territoriale** tenendo presente della disparità di concentrazione di veicoli circolanti fra zone.

Altra conseguenza collaterale, non certo secondaria in ordine di importanza, riguarda il merito del controllo ministeriale. I mezzi pesanti, per alcuni aspetti tecnici e normativi, sono maggiormente complessi rispetto ai leggeri, senza considerare il carico di responsabilità superiore che comporta la revisione degli stessi. Un'operazione che va necessariamente affrontata con esperienza e massima competenza, due parametri in antitesi con lo svolgimento occasionale o sporadico del ruolo. Dal punto di vista normativo sarebbe sufficiente modificare le condizioni disposte al comma 4 dell'art. 17 del DM 466 e riprese al comma 7/8 dell'art. 2 del decreto dirigenziale estendendo le limitazioni operative ai dipendenti di centro di controllo veicoli leggeri, ovvero ai titolari degli stessi. **Così facendo diventa tuttavia indispensabile la definizione di requisiti e criteri per la selezione degli operatori iscritti al RUI effettivamente impiegati in modo esclusivo e continuativo nella revisione dei veicoli pesanti, nonché la predeterminazione del numero degli stessi per singola DGT, regione o provincia.**

3

Altro aspetto critico, in un certo senso collegato a quanto richiesto poc'anzi, è la disposizione contenuta al comma 3 dell'art. 3 del decreto dirigenziale non ancora protocollato. La stima del fabbisogno di ispettori a grandi linee consiste nel rapporto fra il revisionato annuo ed il prodotto fra le giornate lavorative utili (circa 250/anno) e le revisioni svolte nella singola seduta. L'Amministrazione ha fissato come numero massimo di pratiche giornaliere "24", presumibilmente in continuità rispetto ai nastri operativi attualmente in esercizio nelle sedute di L.870/86 (15 minuti rimorchio, 20 autocarro, 30 ADR/autobus). **Riteniamo invece fondamentale determinare la tipologia dei veicoli revisionabili con rispettiva tempistica e compenso unitario** tenendo oltretutto presente della conformazione al protocollo informatico MCTC Net 2 obbligatoria per gli operatori autorizzati che inevitabilmente protrarrà la durata dei controlli. Ai fini delle retribuzioni sarebbe quindi opportuno il riferimento alla durata del nastro operativo anziché al massimale dei veicoli revisionabili in modo tale da normare in un'unica soluzione anche le sedute ridotte secondo le esigenze delle autofficine. Inoltre, considerando le tempistiche dei controlli tecnici sui veicoli leggeri già in protocollo MCTC Net 2 (inserimento accettazione nel software prenotazione, effettuazione di tutte le prove strumentali e dei controlli visivi/sottoscocca, stampa dell'etichetta e firma del certificato di revisione per una durata pari a circa 25 minuti), **chiediamo un'estensione di 5 minuti per il controllo tecnico dei rimorchi e 10 per quello degli autocarri**. È inoltre necessario precisare l'obbligo di corresponsione dell'intera somma corrispondente al periodo di operatività per il quale l'ispettore presta il proprio servizio, eventualmente su base oraria qualora dovesse risultare complesso determinare i compensi in base alla tipologia di veicolo sottoposta a controllo.

Siamo tuttavia consapevoli del fatto che ciò incrementerà ulteriormente il pericoloso divario fra i nascituri "operatori autorizzati" - o centri di controllo veicoli pesanti - e le officine che operano in regime di 870, una criticità che richiede interventi - o chiarimenti - il prima possibile. Agli albori dell'esternalizzazione si pensava infatti ad una progressiva conversione delle officine 870 in centro di controllo, ma a quanto pare nel disegno dell'Amministrazione è previsto un doppio regime a tempo indeterminato, quindi non di natura transitoria. Riteniamo irragionevole ed altamente discriminatorio questo sistema in quanto alle attività a cui sono richiesti maggiori oneri - gli operatori autorizzati - non corrisponde alcun privilegio, al netto delle tariffe ancora da definire con successivo decreto dirigenziale. In particolare, l'emendamento al comma 8 dell'art. 80 circoscrive l'attività degli operatori autorizzati al controllo dei "veicoli destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)" mentre le officine 870 non sono oggetto di limitazione alcuna impiegando direttamente i funzionari dipendenti del Ministero. **Sarebbe quindi opportuna una netta separazione delle competenze: autocarri pesanti "ordinari" esclusivamente a carico gli operatori autorizzati mentre le altre tipologie di veicolo destinati alle officine 870**. Questa soluzione semplificherebbe inoltre la citata questione dell'approvvigionamento del lavoro per gli ispettori autorizzati ed il rischio di concorrenza sleale con gli equivalenti funzionari dipendenti pubblici.

Un'altra osservazione riguarda in linea generale l'articolo 2 del decreto dirigenziale, un atto legislativo necessario con oggetto la regolamentazione attuativa del settore dei pesanti. Non è chiara la ragione dell'inserimento di disposizioni riguardanti gli ispettori definiti "ope legis", i nostri rappresentanti attualmente impiegati nella revisione dei veicoli e leggeri. **Il regime giuridico di tali figure normato all'art.240 del regolamento di attuazione al Codice della Strada non è certamente compatibile con "l'esenzione da conflitti d'interesse" disposta nel medesimo decreto** al punto a) del comma 2 dell'art.18 in ottemperanza al comma 3 dell'art.13 del DM 214/17. In coda al citato comma appartenente al decreto di recepimento della direttiva 2014/45/UE viene chiaramente specificato l'intervento da parte dell'Autorità competente (*secondo quanto stabilito dall'...*) e l'attività della stessa non può limitarsi alla ripetizione della prescrizione senza alcuna disposizione operativa. Chiediamo quindi di eliminare ogni riferimento ai veicoli leggeri rimandando la materia ad un futuro decreto dirigenziale che completi l'iter di recepimento della direttiva comunitaria.

4

In conclusione, con riferimento al punto w) del comma 2 dell'art. 18 del decreto dirigenziale vorremmo far presente una storica problematica del settore dei leggeri. Quando viene disposto che l'ispettore deve "*presenziare costantemente durante lo svolgimento delle operazioni di controllo sui veicoli*", si apre uno spiraglio interpretativo che trova terreno fertile all'interno dei centri di controllo privati. Ciò si traduce nello svolgimento della totalità del controllo tecnico da parte di personale non autorizzato sotto alla presunta supervisione - naturalmente fittizia - dell'ispettore, figura spesso coincidente a quella del titolare dell'attività. Segnaliamo inoltre le difficoltà oggettive da parte dei funzionari della Motorizzazione nell'imputare tale infrazione ai centri di controllo in occasione delle visite ispettive, una circostanza che il più delle volte viene mascherata come una temporanea e straordinaria assenza della figura preposta, quando in realtà rappresenta la prassi. Un punto critico particolarmente esasperato all'interno delle realtà nelle quali sono presenti più linee di revisione, ma l'ispettore abilitato è solamente uno. Chiediamo pertanto un chiarimento in merito alla figura dell'ispettore: tecnico operativo oppure supervisore del processo?

In sintesi, l'associazione Federispettori chiede:

- La revisione delle tempistiche dei singoli controlli tecnici considerando l'adozione del protocollo MCTC Net 2 (30 minuti autocarro, 20 minuti rimorchio).
- La rideterminazione dei compensi agli ispettori in base alle tariffe unitarie dei veicoli pre-inseriti nel nastro operativo all'atto della prenotazione (25€+ IVA autocarro, 20€ + IVA rimorchio O3/O4 già comprensivi dell'indennità forfettaria di 150€).
- In virtù di un ridimensionamento dei compensi la garanzia sulla continuità dell'operatività durante la settimana, quindi la determinazione in base al fabbisogno di un numero chiuso di operatori su scala territoriale. L'ispettore che si occupa dei veicoli pesanti dovrebbe essere un professionista indipendente impiegato esclusivamente in tale attività.
- Chiarimenti in merito al doppio regime "operatori autorizzati" ed officine che operano in regime 870. Per evitare la concorrenza sleale fra questi due soggetti a cui fanno capo differenti oneri sarebbe opportuno separarne le competenze con riferimento alla tipologia di veicoli revisionabili.
- L'eliminazione all'interno del decreto dirigenziale di tutti i riferimenti agli ispettori dei veicoli leggeri, un ambito che necessita di un maggiore impegno da parte dell'Amministrazione per considerare applicata la disposizione comunitaria sull'eliminazione del conflitto d'interessi.
- Chiarimenti in merito al ruolo dell'ispettore: figura tecnico-operativa oppure supervisore del processo? Si presti particolare attenzione a questa definizione in quanto negli anni è stata oggetto di mistificazione ed interpretazioni variegata.

Presidente – **ROBERTO FRIXIONE**

roberto.frixione@federispettori.org

Vicepresidente – **LINO DI PASQUALE**

lino.dipasquale@federispettori.org

Segretario nazionale – **DIEGO BRAMBILLA**

diego.brambilla@federispettori.org

Amministrazione – **LUCA P. MONTICONE**

luca.monticone@federispettori.org