



ASSOCIAZIONE
"FEDERISPETTORI"

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

C.F. 90080600100

Sito: federispettori.org

Mail: info@federispettori.org

RELAZIONE

RISOLUZIONE

L'associazione Federispettori rappresenta la volontà di una buona parte degli ispettori addetti alla revisione ministeriale di ottenere l'indipendenza rispetto ai centri di controllo - un modello di buonsenso che negli anni ha preso piede sulla scia delle norme europee volte all'eliminazione del conflitto d'interessi. Altro fattore determinante, la consapevolezza generalizzata dell'avanzato stadio di disordine ed illegalità che ormai si protrae da decenni nel settore, una criticità che deve essere affrontata coraggiosamente nell'interesse di tutti i cittadini attuando una rivoluzione a 360° gradi del sistema. La revisione ministeriale è ormai nell'immaginario degli italiani un'inutile tassa imposta dallo Stato, non certo un controllo finalizzato alla salvaguardia della sicurezza stradale che pertanto potrebbe anche avere esito sfavorevole oppure, nei casi più estremi, comportare la rottamazione del veicolo. Le imprese private - o centri di controllo - che se ne occupano sono quindi tenute a conformarsi a questa prassi adeguando il modus-operandi alle aspettative dei propri clienti: revisioni rapide, regolari, e possibilmente con lo sconto su una tariffa imposta dal ministero, altrimenti viene meno la preferenza da parte dell'utente indispensabile a fini di bilancio.

Tutte le criticità che negli anni sono state portate all'attenzione del Parlamento dalle associazioni di categorie sono figlie di questo *bug* normativo presente sin dal principio dell'esternalizzazione, che forse è più coerente definire come "privatizzazione selvaggia". A ciò si somma una totale assenza di supervisione da parte dell'Autorità preposta, la Motorizzazione Civile, ma a questo proposito vorremmo immediatamente sfatare un mito gattopardesco che si è radicato nell'ultimo periodo. Quando vengono attribuite tutte le responsabilità del malcostume nelle revisioni alla mancanza di controlli, lo si fa per distogliere l'attenzione dalla reale fonte di problemi. Sono i risvolti negativi della concorrenza, una condizione fisiologica del libero mercato, ma è corretta la definizione di libero mercato? Le imprese denominate centri di controllo ottengono l'abilitazione mediante concessione - ora autorizzazione - statale in quanto assolvono ad una funzione pubblica, ovvero la selezione del parco circolante. Non a caso gli ispettori loro dipendenti, o eventualmente titolari delle stesse, sono inquadrati giuridicamente come incaricati di pubblico servizio. Se tuttavia un abilitato dallo Stato deve subire assiduamente e ripetutamente la supervisione da parte dello stesso, tralasciando la questione di costi e risorse significa che il sistema non funziona. L'idea del controllore che controlla il controllore rappresenta un circolo vizioso, peraltro inattuabile all'atto pratico, utile solamente come pretesto per tutti coloro che vogliono nascondersi dall'evidenza. **L'origine del problema si chiama "conflitto d'interessi" e va ben oltre alla questione della concorrenza.** Ben vengano le aziende private che

2

si occupano di revisione, ma l'esito del controllo tecnico non deve poter essere utilizzato come merce di scambio per guadagnare o mantenere clientela.

Lo stesso DM 466 che definisce la recente esternalizzazione delle revisioni dei veicoli pesanti, in ottemperanza al comma 3 dell'art. 13 del DM 214/17 di recepimento alla direttiva europea 2014/45/UE (al momento di effettuare un controllo tecnico, l'ispettore deve essere esente da conflitti d'interesse in modo da assicurare che sia mantenuto un elevato livello di imparzialità ed obiettività [..]) fissa come principio cardine l'indipendenza degli ispettori rispetto agli operatori economici. L'articolo 17, comma 3 recita testuali parole: "Gli ispettori autorizzati a svolgere attività di revisione sui mezzi di cui all'articolo 3, comma 1 [veicoli pesanti], non possono in alcun caso operare presso un operatore autorizzato in base a rapporto di lavoro dipendente e vengono individuati dall'organismo di supervisione territorialmente competente all'interno del registro degli ispettori per ogni singola seduta di revisione prenotata[..]". Questa disposizione vigente si scontra con il comma 2 dell'art. 240 del regolamento di attuazione al Codice della Strada D.P.R. 495/92: "Il responsabile tecnico deve inoltre svolgere la propria attività in maniera continuativa presso la sede operativa dell'impresa o presso il consorzio cui è stata rilasciata la concessione stessa. Il responsabile tecnico non può operare presso più di una sede operativa di impresa o presso più di un consorzio che effettui il servizio di revisione [..]".

Due norme coesistenti in antitesi sulla base della discriminante della massa dei veicoli, un'assurdità tenendo inoltre presente che l'esternalizzazione delle revisioni è disciplinata dal medesimo comma 8 dell'art. 80 del C.d.S.. Siamo tuttavia consapevoli del fatto che 25 anni di storia, seppur fallimentari, non possono essere cancellati all'improvviso, ma è importante che l'Amministrazione dia un forte segnale su quale sarà la direzione da intraprendere. Ci vogliamo affidare ad una norma sperimentale datata dicembre 1992 o ad una disposizione coscienziosa di novembre 2021 frutto dell'esperienza maturata in questi decenni di esternalizzazione?

La nostra proposta si può riassumere nell'eliminazione/revisione del suddetto comma 2 dell'art.240 del D.P.R. 495/92, disposizione peraltro incompatibile con la recente abolizione della figura del sostituto responsabile tecnico (sostituto ispettore).

Un centro di controllo, qualora l'ispettore fosse assente, non può operare in quanto il vincolo di esclusività impedisce un'assegnazione temporanea dello stesso. Per tali imprese, o eventualmente quelle di proporzioni minori, una maggiore flessibilità garantirebbe la possibilità di organizzare al meglio il lavoro in funzione alle esigenze. Riponiamo fiducia in questo progetto confidando in una presa di coscienza generale a seguito della sperimentazione in alcune realtà, su base volontaria, di questo nuovo regime giuridico degli ispettori. Gli eventuali step successivi necessitano di un censimento generale, con riferimento particolare al numero di ispettori abilitati ed al relativo regime giuridico (dipendenti di centro di controllo - titolari di impresa - liberi professionisti). L'entrata in funzione del RUI (registro unico degli ispettori) disposta dal DM 11 Dicembre 2019 dovrebbe in un certo senso fornire tutti gli elementi necessari a fini statistici, ad eccezione del regime giuridico, un dato tuttavia essenziale nell'ottica di futuri studi di settore.

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