

IL CONTROLLO TECNICO

DIFFERENZE TRA IL SISTEMA NAZIONALE ITALIANO E LE DIRETTIVE COMUNITARIE

CHI SIAMO

L'associazione FederIspettori nasce in Italia per volontà di un gruppo di ispettori tecnici di centri di revisione che, mossi dal malcontento generato da anni di esperienza in cui si è compreso come il sistema revisioni nazionale appaia del tutto inadeguato alla garanzia della sicurezza stradale nel territorio visti gli enormi conflitti di interesse in gioco e visto il lassismo dello Stato nel recepire in maniera efficace la [Direttiva 2014/45/UE del 3 Aprile 2014](#), decidono di unirsi e di costituire fronte comune per aiutare a far capire meglio cosa succede realmente nei centri di controllo e per cercare di portare delle idee o delle possibili soluzioni alle problematiche riscontrate.

Il direttivo dell'associazione è composto dal presidente – ROBERTO FRIXIONE – dal vicepresidente – CARMELINO DI PASQUALE – e dal segretario nazionale – DIEGO BRAMBILLA.

IL DISEGNO DELL'UNIONE EUROPEA

La prima direttiva comunitaria che ha come oggetto il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi è la [77/143/CEE del 29 Dicembre 1976](#). Nonostante fosse un documento relativamente scarno rispetto alle attuali direttive e regolamenti, fra le prime righe risultava inequivocabilmente la finalità, una diretta conseguenza al principio fondante dell'UE della libera circolazione delle persone, delle merci e quindi dei veicoli:

"considerando che l'attuazione di una politica comune dei trasporti richiede, tra l'altro, che la circolazione di alcuni veicoli nel territorio comunitario si svolga nelle migliori condizioni, sia sul piano della sicurezza, sia su quello delle condizioni di concorrenza fra trasportatori dei diversi Stati membri"

Risultava - e risulta tutt'ora - indispensabile un sistema comunitario che consenta di equiparare le ispezioni tecniche dei veicoli in tutto il territorio, un sistema le cui fondamenta vengono costruite con la direttiva [96/96/CE del 20 Dicembre 1996](#) che abroga la 77/143/CEE. Tale direttiva, oltre ad aggiornare al progresso le varie norme tecniche come conseguenza all'evoluzione dei veicoli, fissa le basi dei centri di controllo privati. Si riporta di seguito l'art. 2 della stessa:

"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."

Trattandosi di salvaguardia della sicurezza stradale - un interesse sociale - è evidente la natura pubblica delle strutture designate dalla direttiva col nome di **centri di controllo**. Viene chiaramente concessa la possibilità di affidare tale incarico ad imprese private ma ad una condizione che non è

assolutamente opzionale, una condizione che rappresenta la garanzia della qualità dei controlli effettuati. Una condizione che, qualora non dovesse sussistere, delegittimerebbe la natura stessa delle strutture. Per giunta, l'ipotesi di centri di controllo affiancati alle autofficine rappresenterebbe un'ulteriore punto cruciale visto il conflitto d'interessi innato tra riparazione e controllo tecnico, quindi tra lavorazione e certificazione. Può il certificatore di un veicolo essere il riparatore dello stesso? Secondo la direttiva 96/96/CE sì, ma ad una condizione: **deve essere garantita l'obiettività e l'elevata qualità dei controlli.**

In Italia l'affidamento alle imprese private ad imprese privata del compito della revisione ministeriale è disciplinato dal Codice della Strada, [D.Lgs 285/92](#), e dal relativo Regolamento di attuazione, [D.P.R. 495/92](#). All'[art. 80 del D.Lgs 285/92](#):

"Il Ministro dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t,, può per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad 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. Le suddette revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi e alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni."

L'Italia, sin dagli albori, non solo non ha attuato un sistema per evitare i conflitti d'interesse tra officine e centri di controllo ma ha fissato come requisito indispensabile per la concessione dell'attività di centro di revisione il possesso delle cosiddette **categorie** (meccanico, elettrauto gommista, carrozziere). Pertanto il legame tra i centri di controllo e le officine è inevitabile, anche nel caso dei "consorzi", centri di controllo nati dall'accordo fra più autofficine o imprese che operano nel campo dell'autoriparazione. Per quanto questo sistema non violi alcun passaggio della direttiva 96/96/CE, sarebbe utile comprendere come lo Stato membro, in questo caso l'Italia, garantisca la supervisione sulle imprese mediante il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Non potendo dimostrarne l'inefficacia, si comincia con alcuni dati ed alcune testimonianze dal mondo della stampa e della televisione:

STRISCIA LA NOTIZIA (Revisioni da rivedere) del 23/12/2017 (clic su immagine):



QUATTORRUOTE (Revisioni truccate) del 26/06/2020 (clic su immagine):



CORRIERE ADRIATICO (Firmavano i morti) del 18/02/2014 (clic su immagine):



NOTIZIARIO MOTORISTICO (Revisioni, ancora poca serietà) del 01/03/2003 (clic su immagine):



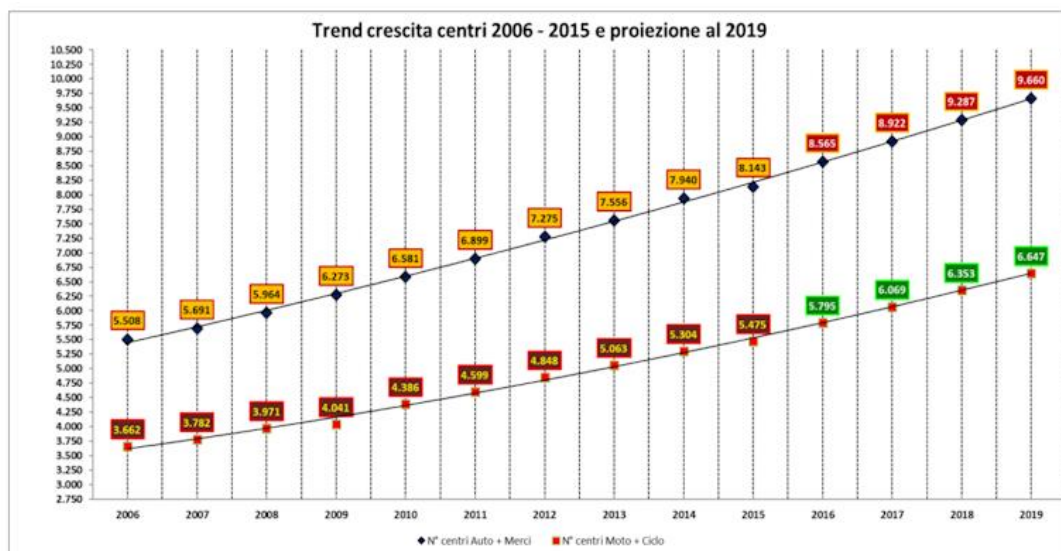
QUATTORRUOTE (Alla faccia della sicurezza) di Luglio 2020 (clic su immagine, PDF):



AUTOOGGI (Il giallo delle revisioni) di Settembre 2001 (clic su immagine, PDF):



Nel frattempo i centri di controllo sono aumentati numericamente in maniera esponenziale: uno dei grafici più rappresentativi dell'opera di indagine di mercato eseguita dal dott. Andrea Da Lisca con il suo [“Osservatorio Revisione Veicoli”](#) dimostra come, in un lasso di tempo che va dal 2006 al 2015 c'è stata una “media” di aperture annue di centri di controllo auto di circa 300 unità, aumentando i centri di revisione da 5508 a 8143 unità, un tasso di crescita del 47,8%:



Se poi aggiungiamo un ulteriore tassello al mosaico mostrando l'aumento dei centri di revisione auto dal 2011 al 2020, quindi in piena era MCTC-Net 2, si scopre che si è arrivati a 9143 unità, un tasso di crescita del 32,5%:

**Consistenza della rete dei centri di revisione auto in Italia
Confronto 2011-2020**

REGIONE	Centri di revisione auto 2011	Centri di revisione auto 2020	Var %
SARDEGNA	192	297	54,7%
LIGURIA	120	173	44,2%
CAMPANIA	470	669	42,3%
SICILIA	517	728	40,8%
LAZIO	577	793	37,4%
CALABRIA	280	378	35,0%
LOMBARDIA	1.130	1.519	34,4%
PUGLIA	475	637	34,1%
BASILICATA	102	134	31,4%
UMBRIA	117	153	30,8%
ABRUZZO	203	263	29,6%
TOSCANA	421	538	27,8%
PIEMONTE	429	546	27,3%
EMILIA ROMAGNA	516	655	26,9%
VENETO	700	888	26,9%
MOLISE	53	67	26,4%
TRENTINO AA	147	181	23,1%
MARCHE	226	274	21,2%
FRIULI VG	205	230	12,2%
VALLE D'AOSTA	19	20	5,3%
totale ITALIA	6.899	9.143	32,5%

Fonte: elaborazione Osservatorio Autopromotec su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Se ne deduce pertanto che nel periodo di tempo che va dall'anno 2006 (con 5508 unità) all'anno 2020 (con 9143 unità), **il tasso di crescita sale vertiginosamente al 66%**, numeri veramente troppo elevati per il volume di parco circolante del nostro Paese che nel frattempo non è aumentato a quei livelli: logico che si arrivi, come è ben sottolineato nel documento del dott. Da Lisca, in una diminuzione del revisionato pro-capite e quindi in volumi di affari ridotti. Risulta dunque fisiologico aumentare la concorrenza – con tutti i mezzi possibili.

Nel mentre la carenza di personale della Motorizzazione diventa sempre più un problema. Crescono le realtà da controllare ma diminuisce il personale incaricato ai controlli, personale adibito perlopiù a ruoli amministrativi e distante anni luce dalla pratica delle revisioni ministeriali. Chi verifica i centri di controllo, infine, con ogni probabilità non ha mai effettuato in prima persona una revisione ministeriale.

E se per quanto riguarda il passato remoto ci si può solo appellare a meri fatti di cronaca, dall'anno 2015 in poi ogni singola prova ed ogni dato rilevato in uno qualsiasi degli ormai oltre 9000 centri di controllo in Italia rimane tracciato ed archiviato nel database della Motorizzazione Civile: un passaggio, questo, che avrebbe dovuto nelle intenzioni iniziali contrastare il fenomeno delle "revisioni facili" o quantomeno dimostrare l'inefficacia dei controlli da parte della Motorizzazione. Si tratta del protocollo **MCTC-Net 2**, un sistema largamente voluto dalla Direzione Generale della Motorizzazione Civile e che ha comportato un investimento notevole da parte di tutti i centri di controllo/autofficine, qui di seguito riportato dal Capitolato Unico di MCTC-Net 2 (clic su immagine):

- Veridicità della prova:
 - Garanzia che il veicolo da revisionare sia presente nell'officina
 - Garanzia che tutti i rilevamenti strumentali, previsti per il veicolo in esame, siano effettuati
 - Garanzia di un corretto utilizzo delle apparecchiature in ottemperanza a quanto previsto dai capitoli tecnici di riferimento
 - Assegnazione di un esito e salvataggio dei dati parziali

- Sicurezza dei dati
 - I file vengono creati solo dalle apparecchiature o dal PCStazione
 - In caso di modifica dei file di misura la variazione viene rilevata dai nuovi applicativi di controllo
 - La creazione dei file da parte di entità non omologate viene rilevata dai nuovi applicativi di controllo
- Innovazione tecnologica
 - Tempi di aggiornamento più rapidi per adeguarsi alle nuove normative
 - Informatizzazione degli aggiornamenti SW atti alla semplificazione delle procedure e alla riduzione degli interventi di tecnici autorizzati.
 - Monitoraggio informatico da parte dell'Amministrazione nei riguardi di tutte le operazioni connesse alla revisione.

Questo sistema, sin dal principio, ha dimostrato l'inefficacia del protocollo che, in teoria, avrebbe dovuto impedire la falsificazione delle prove strumentali. È stata introdotta tra le attrezzature obbligatorie una fotocamera per certificare la presenza del veicolo in sede, un sensore di pressione/temperatura per garantire che durante l'effettuazione dell'analisi gas la sonda di rilievo sia effettivamente inserita nello scarico, un sistema automatico di rilevamento dell'inclinazione del proiettore per impedire che la prova venga condotta senza rispettare le prescrizioni, e ancora un aggiornamento software del frenometro che in caso non venga utilizzato il misuratore sforzo pedale (rilevamento pari a 0 Newton) impedisca di terminare la prova. Un controllo informatico che tuttavia viene eluso con semplicità poiché è sufficiente sostituire il veicolo sotto revisione con uno più efficiente per far sembrare regolare un veicolo con carenze pericolose. Persino la fotocamera viene elusa posizionando una fotografia del veicolo davanti allo strumento, un veicolo chiaramente non presente in sede di controllo E qui – nuovamente – emerge l'inadeguatezza della Motorizzazione Civile italiana.

Durante il convegno tenutosi al Politecnico di Milano nel 2016, il dirigente Ing. Stefano Baccarini [mostra con orgoglio il potenziale di questo nuovo sistema](#), soprattutto il database contenente tutti i dati rilevati di tutte le prove tecniche effettuate in Italia, un sistema che ormai immagazzina dati da 7 anni.



Alcuni tra i dati controllati

- Verifica della presenza di errori formali;
- Verifica di integrità, i file non devono essere stati manipolati;
- Verifica di tutti i limiti di legge adottati per l'attribuzione dell'esito;
- Verifica dell'immagine fotografica e rispondenza al banco prova freni;
- Verifica dei calcoli matematici;
- Verifica della corretta imputazione dei requisiti tecnici del veicolo (limitatore giri, impianto frenante, etc);
- Verifica del rapporto emissioni tra alimentazione primaria e secondaria;
- Verifica delle ricorrenze dei valori misurati (forze frenanti, sforzi al pedale o leva, emissioni, misure battistrada, illuminamenti, etc)

 **Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti**

Esperimento per i Trasporti e Navigazione
gli Affari Generali ed il Personale
DIREZIONE GENERALE per la MODERNIZZAZIONE Efficacia



Senza il minimo dispendio di energie - e qui decade la giustificazione della mancanza di personale da parte della Motorizzazione - sarebbe elementare rilevare i dati anomali. Lo consentono i più semplici sistemi di intelligenza artificiale, calcoli come la funzione MEDIA che consente di rilevare i dati fuori dai parametri definiti “normali” rispetto a tutti quelli rilevati durante le revisioni (quindi anomalie per eccesso o per difetto), oppure il confronto con i dati tecnici forniti dal costruttore. Ed in questo caso dovrebbero emergere tutte le revisioni effettuate con altri veicoli, oppure le semplici prove falsificate. Veicoli NON catalitici risultanti inquinanti come un recentissimo veicolo EURO-6, efficienze luminose, dell'avvisatore acustico o frenanti di veicoli che – per costruzione – non hanno una notevole efficacia risultanti quindi sproporzionati ed infine masse rilevate inferiori o superiori alla norma. Come può – per esempio – un veicolo risultare più leggero della tara dichiarata dal costruttore, anche di qualche centinaio di chili (caratteristica costruttiva riportata sulla carta di circolazione)?

Nelle immagini seguenti: revisione ministeriale nello stesso centro di controllo di due ciclomotori formalmente identici per omologazione ma che vantano due prove gas completamente diverse tra loro, con una di esse palesemente non conforme al veicolo (valori di idrocarburi incombusti HC troppo bassi, da automobile Euro5/Euro6 “casualmente” di fronte al veicolo stesso e non da un motore monocilindrico 2 tempi che ha una “media” di 4000/5000 HC):

Revisione	Resp. tecnico	Avanzamento	Dettagli file	Errori	CED	Annullamento
Revisione completata						
Analizzatore Ver. prot. 200 Ora In						
Note: Condizionamento temperatura motore eseguito su strada						
Dati esecuzione prova 1° alim. - MISCELA						
Velocità di prova						
RPM min. 1550 giri/min						
Temp. olio						
CO 0.1 % Vol.						
CO2 3.32 % Vol.						
COcorr 0.2 % Vol.						
HC 4702 ppm Vol.						
O2 15.9 % Vol.						
Lambda						

Revisione	Resp. tecnico	Avanzamento	Dettagli file	Errori	CED	Annullamento
Revisione completata						
Analizzatore Ver. prot. 200 Ora Iniz						
Note: riscaldamento su strada						
Dati esecuzione prova 1° alim. - BENZINA						
Velocità di prova						
RPM min. 707 giri/min						
Temp. olio						
CO 0.5 % Vol.						
CO2 13.9 % Vol.						
COcorr 0.5 % Vol.						
HC 24 ppm Vol.						
O2 17.23 % Vol.						
Lambda						

Stessi ciclomotori, prova luminosità fari: la “media” per veicoli di questo tipo per la prova anabbaglianti è sui 1000lux (i ciclomotori, lo ricordiamo, non hanno per gli anabbaglianti valori minimi necessari in revisione), uno dei due però supera i 20.000lux, una luce equiparabile ad un buon impianto automobilistico:

Revisione	Resp. tecnico	Avanzamento	Dettagli file	Errori	CED	Annullamento
Revisione completata						
Centrafari Ver. prot. 200 Ora Inizio 10.15.28 Ora						
Proiettore anabbagliante SIMMETRICO						
Anabb. sx Anabb. dx						
Orientamento orizz. REGOLARE REGOLARE						
Orientamento vert. REGOLARE REGOLARE						
Esito illuminazione NON RICHIESTO NON RICHIESTO						
Illuminazione 400 lux 850 lux						

Revisione	Resp. tecnico	Avanzamento	Dettagli file	Errori	CED	Annullamento
Revisione completata						
Centrafari Ver. prot. 200 Ora Iniz						
Proiettore anabbagliante ASIMMETRICO						
Anabbagliante						
Orientamento orizz. REGOLARE						
Orientamento vert. REGOLARE						
Esito illuminazione NON RICHIESTO						
Illuminazione 23250 lux						

Si ispezioni il database per avere un'idea di come vengono effettuate le revisioni in Italia facendo caso anche ad un altro dato importante: la percentuale di controlli promossi rispetto al totale. Si presti particolare attenzione ai referti delle analisi gas di scarico dei veicoli o alle misurazioni dei livelli di opacità nei veicoli diesel: i dispositivi antinquinamento, come è noto, contengono metalli preziosi ed hanno quindi costi di sostituzione notevoli considerando che la rottura solitamente avviene quando il veicolo è ormai vetusto quindi di poco valore. Numerose inchieste hanno largamente dimostrato la prassi di manomettere tali dispositivi ingannando la centralina motore: si pensi ad esempio al filtro antiparticolato dei veicoli diesel (FAP) che, in caso di malfunzionamento o intasamento per mancate rigenerazioni, viene bypassato da meccanici compiacenti piuttosto che sostituito dati i costi dell'operazione. In sede di revisione la manomissione sarebbe facilmente individuabile, dal momento che i veicoli equipaggiati di FAP vantano un indice di opacità allo scarico dal valore molto basso ed una alterazione sarebbe visivamente subito scoperta. Ma nella realtà succede davvero così? Si veda l'inchiesta di Striscia la Notizia, datata 9 Gennaio 2020, proprio su quest'argomento (clic su immagine):



CONDIVIDI IL VIDEO!     

REVISIONI ANCHE SENZA FILTRO ANTI PARTICOLATO

Dai referti delle revisioni ministeriali tuttavia sembrerebbe che la quasi totalità dei veicoli sia perfettamente in regola con le emissioni inquinanti, un dato lontano dalla realtà. Nel 2017 è andato in onda un servizio durante il programma "Mi Manda Rai 3" dove Vincenzo Borgomeo, giornalista, porta alla luce questo dato: solo lo 0,1% delle revisioni effettuate nei centri di revisione privati viene bocciato alla revisione ministeriale, indice di un parco circolante giovane e ben tenuto... apparentemente. Ma non è così (clic su immagine):



Segnale di una cultura stupefacente della sicurezza stradale in Italia oppure – purtroppo – di controlli ispettivi palesemente falsi (clic su immagine):



In Italia 6 auto circolanti su 10 superano i 10 anni di età. Dopo 15 anni le immatricolazioni di nuove auto a benzina superano le diesel - unrae.it

La mobilità in Italia continua a essere caratterizzata da una maggioranza di mezzi obsoleti: quasi il 60% delle autovetture appartiene alle classi da Euro 0 a Euro 4 su un parco circolante di 38.360.000 auto.

www.unrae.it

Altra nota, a dimostrazione sia dell'inefficacia dei centri di controllo privati che dell'ente di sorveglianza (la Motorizzazione Civile) sono le norme per la concessione della funzione di centro revisioni alle officine. [Nell'art.239 del DPR. 495/92](#) vengono fissati i requisiti dimensionali dei locali dove verranno effettuate le revisioni:

3. Le imprese per le quali sono rilasciati gli atti di concessione devono essere dotate di locali che, oltre a possedere le prescritte autorizzazioni amministrative, devono avere:

- a) superficie di officina non inferiore 120 mq;*
- b) larghezza, lato ingresso, non inferiore a 6 m;*
- c) ingresso avente larghezza e altezza rispettivamente non inferiori a 2,50 m e 3,50 m.*

Nessun riferimento all'altezza dei locali, che in molti casi supera di poco i 3,50 metri dell'altezza del portone di ingresso, una caratteristica incompatibile con la revisione ministeriale dei veicoli particolarmente alti (autocarri, autocaravan, minibus). La parte più importante del controllo tecnico verte infatti nell'analisi del sottoscocca ove è possibile rilevare perdite di olio motore o carburante, analizzare i giunti omocinetiche, lo stato generale dell'asse anteriore, l'interno degli pneumatici, lo stato generale del telaio, della linea di scarico etc.

Una buona fetta dei centri di controllo autorizzati in Italia non può quindi svolgere nel modo corretto le revisioni ministeriali anche se, ad onore del vero, il sollevamento sul ponte con prova giochi risulta comunque una pratica poco utilizzata come testimonia spesso l'utenza incredula nel vedere svolta

una prova espressamente prevista dalla normativa. Inoltre, in un processo di revisione informatizzato come quello italiano, l'unico test per il quale non è previsto controllo informatico (ora inizio, ora fine, sensore di sollevamento del ponte) è proprio l'analisi sottoscocca - prova-giochi, un controllo che quasi sempre non figura sottraendo dal tempo totale della revisione ministeriale quello delle singole prove (15, 20 minuti al MASSIMO di ispezione per 66,88€ di tariffa ministeriale, 79,02€ non appena verrà attuata la [legge di Bilancio 2021](#)).

Si conclude questa prima parte di documento segnalando che a partire dal 2017 è attivo il servizio web "Portale dell'Automobilista", sito online gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e rivolto sia agli operatori di settore che all'utente privato, che consente di verificare il valore chilometrico rilevato attraverso la lettura dell'odometro del veicolo in sede di revisione: l'intento è di mitigare le truffe di veicoli con chilometraggio scalato prima di essere rivenduti, di fatto senza ottenere grossi risultati. Fare clic sulle immagini:



MENU

TOP NEWS

LA STAMPA

ABBONATI ACCEDI

Taroccate 2 mila auto, ridotti milioni di chilometri: denunciato meccanico in pensione

Operazione Gambero della Finanza: l'uomo avrebbe intascato 1 milione di euro in "nero". In officina scoperti apparecchi elettronici, 9 mila euro in contante e 1450 franchi svizzeri



OIKOS BIANCO 302 - Biopittura lavabile

Ecopittura per interni con buona lavabilità (classe 3), ottima traspirabilità, ideale per tutti gli ambienti. Latta da 12 litri.

39,90 €/cad. + iva

WHITE + COLORS

la biopittura che arreda gli interni

302

LE FIRME

L'EDITORIALE DI MASSIMO GIANNINI

Quelle vite prigioniere e l'algoritmo

BUONGIORNO DI MATTIA FELTRI

I braccanieri

DIETRO LE QUINTE DELLA FINANZA DI GIANLUCA PAOLUCCI

Gli affari tra Torzi e Mincione: i soldi del Vaticano per ripagare il debito della scalata a Carige

VIDEO DEL GIORNO

ANDREA FORMAGNANA

PUBBLICATO IL

24 Agosto 2017

ULTIMA MODIFICA

19 Giugno 2019 ora: 21:06

f

t

e

Il servizio consente altresì di verificare con precisione il giorno nel quale viene effettuata una

revisione ministeriale da parte di un centro di controllo. Veicoli risultati pericolosi da una ispezione preliminare visiva da parte di meccanici o altre figure operanti nel centro di controllo risultano dopo poche ore dal controllo con revisione ministeriale “regolare”, in un lasso di tempo che non consentirebbe l'adeguata riparazione del veicolo. Inoltre non esiste uno strumento diretto per segnalare questo genere di incombenze all'autorità competente (la Motorizzazione Civile) che, considerata la già citata carenza di personale e gli strumenti di cui già dispongono, dovrebbe cooperare con i (pochi) centri di controllo che denunciano irregolarità.

LE CAUSE

La prima parte della relazione dimostra lo stato dei centri di controllo in Italia, attività private che risultano ormai definitivamente sfuggite dal controllo dello Stato. In quanto tali “vendono” la revisione ministeriale – o più precisamente l'attestato di superamento della stessa – come fosse un comune bene o servizio sottoposto alle normali logiche di mercato e l'offerta viene costruita conformemente alla domanda: ispezioni regolari, rapide e possibilmente ad un prezzo scontato rispetto alla tariffa imposta dal Ministero dei Trasporti. Chi opera in ottemperanza alla legge o anche chi cerca solo di adottare standard qualitativi approssimativamente accettabili viene scartato dall'utenza a favore di chi garantisce un'offerta conforme alla domanda. Il successo imprenditoriale dei centri di controllo in Italia è, tranne rari casi, inversamente proporzionale alla qualità dei controlli e chi dovrebbe vigilare non garantisce la salvaguardia di un regime di concorrenza sana ed etica.

DALL'EUROPA LA SOLUZIONE, MA L'ITALIA NON RECEPISCE

La [direttiva 2014/45/UE del 3 Aprile 2014](#), che abroga la precedente 96/96/CEE, aggiunge un importante tassello al quadro generale del sistema revisioni: **l'ispettore**, l'operatore che effettua la revisione ministeriale e detiene tutte le responsabilità civili e penali. In Italia una figura professionale era già normata dal diritto nazionale, il cosiddetto "responsabile tecnico" i cui requisiti erano elencati all'[art. 240](#) del regolamento di attuazione al Codice della Strada [D.P.R. 495/92](#):

"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) essere fisicamente idoneo all'esercizio dell'attività in base a certificazione rilasciata dal competente organo sanitario del Comune di esercizio dell'attività;*
- 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.*

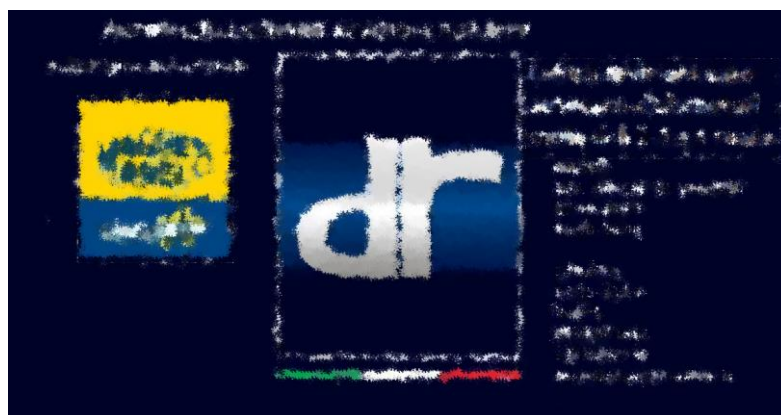
2. Il responsabile tecnico deve inoltre svolgere la propria attività in maniera continuativa presso la sede operativa dell'impresa o presso il consorzio cui è stata rilasciata la concessione stessa. Il responsabile tecnico non può operare presso più di una sede operativa di impresa o presso più di un 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"

In ottemperanza alla norma, il responsabile tecnico è quindi un meccanico, considerando il legame obbligatorio tra centri di revisione ed autofficine, dipendente a tempo indeterminato: inoltre deve svolgere la propria attività in maniera continuativa presso la sede operativa. In alternativa, si tratta del titolare stesso dell'impresa, una figura incompatibile con la dichiarazione di intenti dell'Unione Europea, chiaramente espressa al considerando n.34 della direttiva 2014/45 UE:

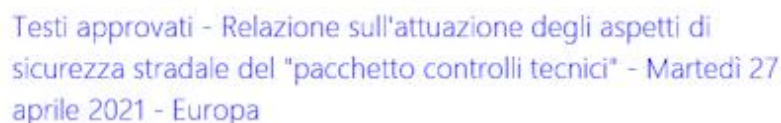
"È opportuno che gli ispettori, durante l'effettuazione dei controlli, agiscano in modo indipendente e che il loro giudizio non sia condizionato da conflitti di interesse, compresi quelli di natura economico o personale. È opportuno che il compenso degli ispettori non sia direttamente collegato ai risultati 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."

Il compenso dell'ispettore, nel caso la figura coincida con quella dell'imprenditore titolare dell'impresa, non si può ritenere formalmente legato all'esito del controllo ma, come precedentemente dimostrato, minore è la severità dei controlli e maggiore è il fatturato. E questa dinamica risulta ancora peggiore quando si ripercuote sull'ispettore dipendente, il fattore che ha determinato la nascita dell'associazione Federispettori. Può un lavoratore "dipendente" essere indipendente secondo la linea guida dell'Unione Europea? Quanto ai requisiti in materia di separazione della attività, già anticipati dalla direttiva 96/96/CE, in Italia sono inattuabili visto il legame indissolubile imposto dalla normativa italiana che ha legittimato i centri di controllo fino ad oggi con le autofficine. Ogni provvedimento nazionale in questa direzione sarebbe fittizio, utile semplicemente a fingere di recepire un cambiamento senza poi attuarlo sul piano pratico. Due attività sotto allo stesso tetto e con gli stessi proprietari possono essere indipendenti? Si possono ritenere separate e senza conflitti d'interesse? La soluzione più efficace e maggiormente "indolore" per la salvaguardia della sicurezza stradale e per le imprese nazionali è l'attuazione del principio di **terzietà** per quanto riguarda gli ispettori. Un sistema che alimenti la naturale contrapposizione tra due categorie – quella dell'imprenditore e quella dell'ispettore – a garanzia della qualità dei controlli.

Nelle immagini seguenti: possono coesistere nella stessa realtà imprenditoriale un centro revisioni ed un centro elaborazione centraline/FAP/EGR? Se io titolare dell'officina elaboro la centralina motore del tuo veicolo potrò poi rifiutarmi di effettuare la revisione del tuo veicolo o – addirittura – darti esito irregolare presso il mio centro?



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 finanziari, anche per quanto riguarda il controllo delle emissioni, fornendo nel contempo maggiori garanzie in termini di responsabilità civile per tutte le parti;



www.europarl.europa.eu

"3. Gli ispettori impiegati o autorizzati da autorità competenti degli Stati membri o da un centro di controllo al 20 maggio 2018 sono esentati dai requisiti di cui all'allegato IV, punto 1."

Per accedere al ruolo, molto brevemente, sono richiesti 3 anni comprovati di esperienza nel settore ed il superamento di un esame al termine di un corso di 296 ore (176 per i candidati in possesso di laurea in ingegneria), un percorso formativo che non ha nulla a che vedere con quello precedente.

Per diventare "responsabile tecnico" era sufficiente, per avere le qualifiche necessarie alle revisioni ministeriali dei veicoli di categoria "L" (motoveicoli e ciclomotori), un corso di 24 ore minime mentre per tutti i veicoli a motore (quindi categorie L, M1 ed N1) un corso di 30 ore minime, riscontrabile ad esempio nel [Decreto del Dirigente di Struttura \(Regione Lombardia\) 28-05-2009, n. 5350](#).

Ulteriori dettagli sono contenuti nella [deliberazione 12/06/2003](#) della CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E BOLZANO: in definitiva nessun obbligo di esperienza pregressa nel settore ed un ingresso ai corsi riservato a titoli di studio poco pertinenti con il settore automobilistico (geometra, maturità scientifica) oppure a diplomi tecnici non legati al settore revisioni (istituti tecnici meccanici ed elettronici). Ne consegue che un qualsiasi neodiplomato con un corso full-immersion di una settimana circa otteneva la qualifica necessaria ad operare come responsabile tecnico: alcuni di questi poi garantivano il 99% dei promossi con esame finale effettuato nella stessa sede del corso da funzionari pubblici sulla cui indipendenza poteva esserci più di qualche dubbio. Si veda a titolo di esempio l'immagine di un corso di formazione che adotta una strategia di acquisizione candidati perlomeno "singolare":

**CORSO DI FORMAZIONE PER RESPONSABILE TECNICO
CENTRO REVISIONE VEICOLI**

- **PROMOZIONE FIDUCIA 2017**

CORSO GRATUITO -- Paghi solo dopo aver effettuato il corso, se sei soddisfatto.
OPPURE SCONTO DEL 10%

Scegli la tua opzione, valida se ti iscrivi entro il **11 DICEMBRE 2017**
Dopo tale data scade la promozione e si procede con l'iscrizione tradizionale.

- **CORSO FULL IMMERSION** di 4 giorni in UN FINE SETTIMANA

- PRIMO CORSO NAZIONALE per edizioni all'anno, col **99% di ALLIEVI PROMOSSI** nel 2016

- E nel remoto caso in cui non sei promosso, **RIPETI IL CORSO** e **NON LO PAGHI ***

- **CONVENZIONE** per pernottamento e prima colazione a 40 euro a notte.

*(escluso l'assa di iscrizione)

PROMO **ULTERIORE SCONTO DEL 5%***
PER ISCRIZIONI EFFETTUATE ENTRO IL 24 NOVEMBRE

Iscriviti subito

* PER LE CONDIZIONI, CONSULTA I DETTAGLI DELL'OFFERTA

La totalità degli ispettori abilitati in Italia, ad oggi, ha questo genere di formazione in quanto si tratta di responsabili tecnici "convertiti" in ottemperanza al sopra citato comma 3 dell'art. 13 della 2014/45/UE. I nuovi corsi di formazione sono stati avviati ufficialmente dopo il 19/04/2019, a quasi due anni di ritardo dal recepimento della direttiva con [DM 214 DEL 17 Maggio 2017](#), una situazione che ha causato non poco disagio all'intero settore.

Ad oggi, Giugno 2021, non sono ancora stati deliberati gli esami in quanto manca un decreto del Ministero dei Trasporti (Motorizzazione) per determinare modalità e commissioni d'esame, che con buona probabilità saranno funzionari pubblici che non hanno mai effettuato una revisione ministeriale. Nessun ispettore quindi, ai sensi dell'art. 13 della 2014/45/UE, ma solo vecchi responsabili tecnici convertiti le cui competenze andrebbero anzitutto censite: molti di questi non operano da decenni ed anche per quelli che vorrebbero mantenere la qualifica è necessaria una valutazione dello stato di conoscenze ed abilità. Per questo sarebbero stati istituiti dei corsi di aggiornamento triennali che però attendono anch'essi dei decreti attuativi per poter partire.

Per concludere, si segnalano che gli unici cambiamenti concreti, per effetto del recepimento della direttiva comunitaria, sono le disposizioni contenute all'interno del [decreto dirigenziale 211/18](#): fra queste, relativamente agli ispettori, all'art. 7 viene disposto il blocco della formazione secondo i "vecchi" requisiti":

"Art. 7 (Ispettori): i responsabili tecnici già abilitati o abilitati alla data del 20 maggio 2018 continuano ad operare come previsto dall'art. 13 comma 2 del D.M.

A partire dal 20 maggio 2018 gli ispettori tecnici dei centri di controllo privati dovranno soddisfare i requisiti minimi di cui all'art. 13 del D.M.

In attuazione del sopracitato articolo è in corso di definizione il previsto provvedimento del Ministero, da adottarsi nel rispetto delle competenze tra enti amministrativi e tenuto conto delle disposizioni da impartire ai sensi dell'art. 14 del D.M.

I candidati che hanno partecipato ai corsi secondo le modalità previgenti e che si concluderanno entro il 20 maggio 2018, dovranno effettuare l'esame entro il 31 agosto 2018"

Ne consegue che il "sostituto responsabile tecnico", una figura definita in Italia con decreto ministeriale 30 Aprile 2003 non può più operare, come precisato nella circolare della Direzione Generale Territoriale del Nord Ovest, qui di seguito riportata:

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari generali ed il personale
Direzione Generale Territoriale del Nord-Ovest
Via Cilea n. 119 – MILANO

Egr. Direttori UMC
della DGT Nord/Ovest
LORO SEDI

OGGETTO: Sostituto del Responsabile tecnico officine art. 80 CdS – Decreto n° 211 del 18/05/2018

Si fa seguito alla lettera prot. U0014236 del 12/06/2018 Del Direttore della Divisione IV della Direzione Generale di questo Ministero, per comunicare a tutte le Imprese autorizzate ex art. 80 CdS che l'istituto della sostituzione dell'ispettore non è più compatibile con l'attuale normativa dettata dalla Direttiva 20144/45/UE.

I soggetti legittimati a sostituire, in caso di assenza o di impedimento, i responsabili tecnici delle operazioni di revisione periodica dei veicoli a motore (ai sensi dell'art. 240, comma 2 del D.P.R. n° 495/92, correlato con quanto previsto dall'art. 7 del Decreto del M.I.T. n° 211/2018) devono avere le qualifiche dell'ispettore autorizzato.

Ne consegue che l'impresa, per continuare ad operare in caso di assenza o impedimento del responsabile tecnico, deve necessariamente disporre di un secondo ispettore avente le stesse caratteristiche.

Si comunica altresì che sono temporaneamente sospesi i corsi di preparazione al conseguimento della qualifica di ispettore, nell'attesa che venga pubblicato il relativo decreto.

Si invitano gli UMC a dare ampia diffusione di quanto rappresentato alle Amministrazioni Provinciali, alle officine ex art 80 CdS e agli Enti di formazione di competenza territoriale.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Ing. Giorgio CALLEGARI)

Tale figura, i cui requisiti minimi si riportano di seguito, è chiaramente incompatibile con l'art. 13 della 2014/45/UE:

Requisiti del richiedente:

La richiesta deve essere inoltrata dal titolare/legale rappresentante dell'Impresa titolare di autorizzazione per l'esercizio di attività di revisione.

I requisiti richiesti al Sostituto del Responsabile tecnico, fissati dal D.M. 30/04/2003 sopra citato, sono:

- 1. aver superato il corso di formazione di cui all'art. 240, comma 1, lettera h), del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 oppure:*
- 2. **essere dipendente** dell'Impresa titolare dell'autorizzazione provinciale all'esercizio dell'attività di revisione, **da almeno 3 anni** con una delle seguenti qualifiche professionali ovvero essere socio lavoratore regolarmente iscritto al libro matricola INAIL (note DTTSIS lettera prot n. 4973/M del 19/1/2004):*
 - **operaio specializzato** (contratto metalmeccanici imprese artigiane);*
 - **operaio specializzato provetto** (contratto terzo livello commercio)*

oppure

- 1. ai sensi della delibera Regionale n. 2618/04 essere titolare di autorizzazione all'esercizio dell'attività di revisione periodica dei veicoli a motore ed aver conseguito attestato di abilitazione per l'esercizio dell'attività di sostituto del responsabile tecnico.*

Un comune meccanico, quindi, dipendente dell'impresa e senza un diploma di scuola secondaria. Si segnala che l'associazione di categoria degli artigiani "CNA" sezione Liguria ha [presentato](#) e vinto il ricorso al TAR del Lazio contro la Direzione generale della Motorizzazione contro quella che a loro parere era una "delegittimazione arbitraria dei sostituti temporanei dei responsabili tecnici".

Altra segnalazione riguarda il ricorso, sempre al TAR del Lazio, di un gruppo di firmatari (i cui nomi sono stati omessi sia qui sia nel documento per motivi di privacy) nella quale viene richiesto l'annullamento dell'[accordo Stato Regione n.65 C.s.r. del 19/04/2019](#), in quanto vengono considerate "eccessive" le ore di formazione decise in ultima analisi perché in sostanza "il lavoro dell'ispettore tecnico non prefigura una formazione tanto accurata in quanto solo controllore di macchinari o operatore di sistemi informatici". Si cita testualmente ([qui il documento integrale](#)):

"L'Accordo impugnato invero, come si è visto, impone per i nuovi "ispettori" oltreché un diploma quadriennale o una laurea in ingegneria, un tirocinio di tre anni ridotto a sei mesi per i laureati e tre moduli di formazione (rispettivamente di centoventi ore, di centosettantasei ore e di cinquanta ore), due esami di abilitazione ed una iscrizione in "apposito registro". Sicché un giovane diplomato, per esercitare l'attività di "ispettore", deve seguire un percorso di studio, tirocinio, formazione ed esami di otto o nove anni! A ciò si contrappone tuttavia un'attività particolarmente semplice ed essenzialmente gestita mediante macchinari tecnologici e rilevatori di dati"

Ed ancora:

"Si tratta di attività eseguite per la quasi totalità da apposite apparecchiature dotate di sistemi di misurazione immodificabili e che emettono un referto informatico inalterabile.

A ciò si aggiunga, che l'Italia è l'unico paese della Comunità Europea il quale ha introdotto dal 2015 l'obbligo nei "centri di revisione" del protocollo informatico denominato MCTC/NET 2, con cui si preclude all'operatore qualunque ingerenza sui dati delle prove (rendendo di fatto l'ispettore un operatore tecnico di sistemi informatici).

In tale contesto, i contenuti dell'Accordo impugnato risultano palesemente sproporzionati ed esorbitanti quanto alla loro adeguatezza, rispetto agli elementari compiti da espletare.”.

Il ricorso è stato respinto, con [ordinanza TAR n. 4227/2019](#), in quanto si cita testualmente:

"non sono ravvisabili profili di pregiudizio imminente e irreparabile"

Non dandosi per sconfitti i firmatari ribadiscono, [con un'altra istanza al TAR](#), la loro posizione sottolineando come non solo i corsi di formazione siano partiti a costi elevati, ma anche che questo pregiudichi il mercato: meno ispettori tecnici, meno linee di revisione, meno introiti per i rivenditori di attrezzature e di tarature periodiche.

Non si può fare a meno di notare come nel nostro Paese si cerchi di tentare qualsiasi strada percorribile pur di non recepire la 2014/45/UE, anche da parte di alcune associazioni di categoria (clic su immagine):

HOME > NOTIZIE > ECONOMIA > Centri revisione auto, CNA: "Le direttive europee rischiano di paralizzarne il lavoro"

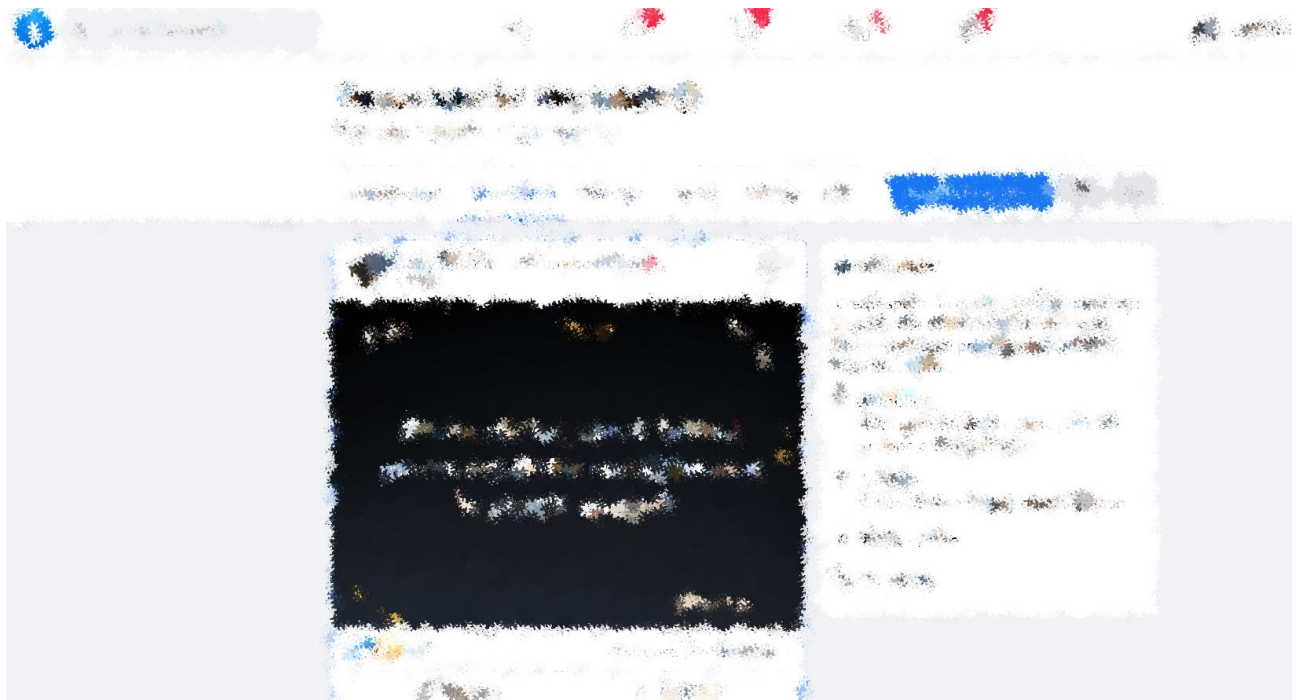
Centri revisione auto, CNA: "Le direttive europee rischiano di paralizzarne il lavoro"

🕒 1 Agosto 2018 🧑 Redazione FG ➞ Economia

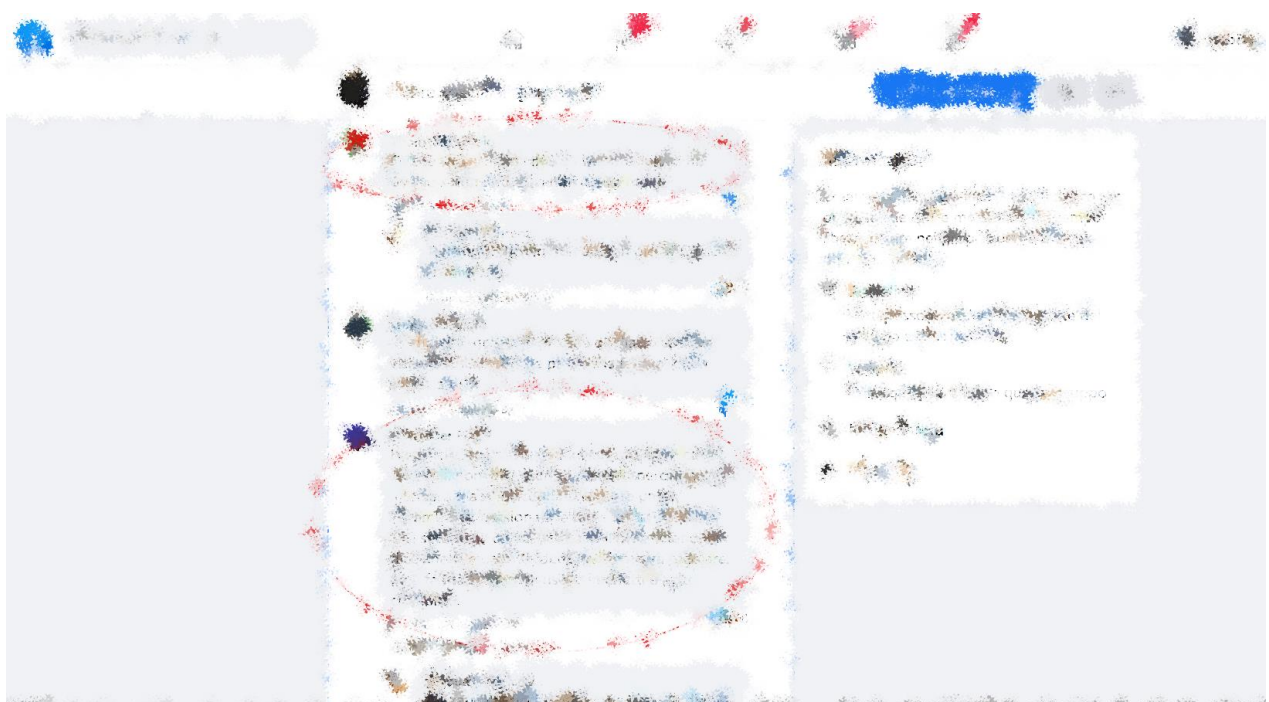
Per un ente di formazione, poi, è paradossalmente preferibile in Italia formare tanti ispettori tecnici a poco prezzo piuttosto che pochi – con una formazione peraltro migliore – a prezzo più elevato.

Un altro problema del nostro Paese, ben più grave, è la patologica mancanza di qualsiasi senso civico, di convivenza civile e di sicurezza stradale: in molti paesi dell'Unione Europea le "special" (veicoli basati su motociclette di vecchia generazione rielaborate e modificate in tutte le loro parti – anche tagliando parti di telaio – rendendole di fatto irriconoscibili dalle fiche di omologazione originarie) vengono omologate come esemplare unico dopo attente analisi da parte di enti terzi che ne certificano la sicurezza (si veda ad esempio il TÜV in Germania): solo così potrebbero circolare su strada e, di conseguenza, effettuare la revisione ministeriale qualora fosse prevista (in Francia, ad esempio, non è prevista per la categoria L). In Italia si cerca invece il centro di controllo compiacente per revisionare veicoli che, di fatto, non hanno passato alcun test di sicurezza.

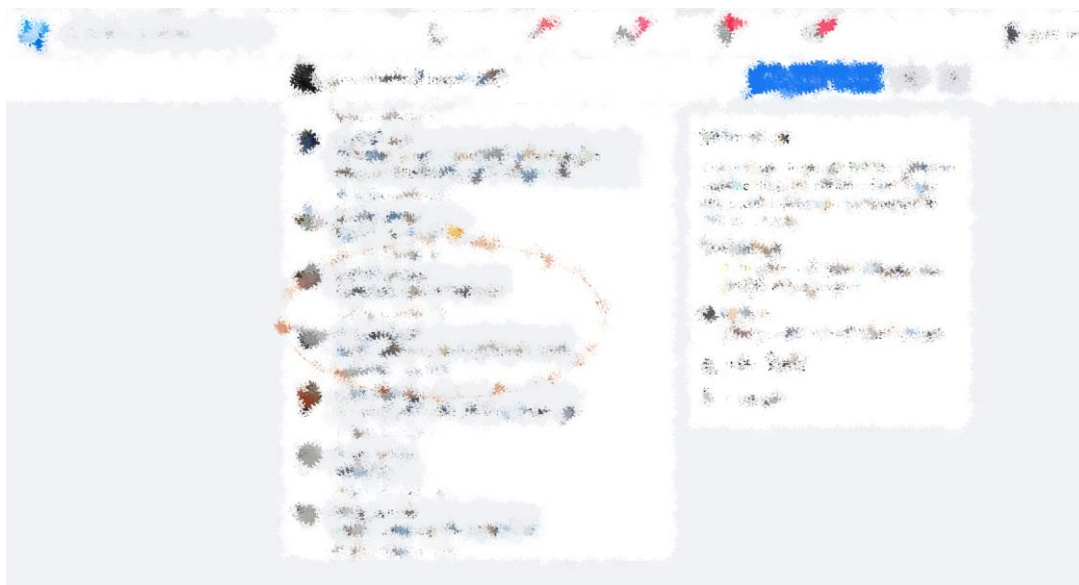
E lo si fa senza problemi, alla luce del sole: in un gruppo aperto Facebook, ad esempio:



Si parte da una semplice domanda: come si fa con la propria “special” al momento della revisione?







Il campionario è davvero variegato: si passa dal cercare il centro che revisiona tutto alle modalità per farlo. Chi lascia il veicolo per qualche giorno al centro di controllo, chi paga di più, chi prende in carico i mezzi dichiarando di poterli revisionare senza problemi, chi si spinge oltre rivelando l'utilizzo di altri mezzi per poter bypassare alcune prove di revisione altrimenti impossibili da effettuare regolarmente.

Non c'è molto da aggiungere ad un quadro già di suo davvero desolante.

CONCLUSIONE

Si ritiene pertanto che, considerando tutto quanto citato, sia assolutamente necessario ed improrogabile un regolamento per le revisioni periodiche dei mezzi leggeri che segua l'esempio della [legge 870/86](#) relativa alle revisioni periodiche dei mezzi oltre i 35 quintali: un ispettore indipendente, terzo a tutti gli effetti (a gestione Motorizzazione o ente privato), che possa svolgere il proprio lavoro secondo coscienza e sicurezza stradale.

Segnaliamo purtroppo come nel nostro Paese si stia cercando di impugnare l'[art. 80 del D.Lgs 285/92](#) tramite [l'art.1 comma 1049 legge 145 del 30 Dicembre 2018](#). Si cita testualmente:

1049. All'articolo 80, comma 8, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t» sono sostituite dalle seguenti: «o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)».

Tutto ciò per replicare il sistema disastroso di revisioni periodiche dei mezzi leggeri a gestione totalmente privata anche sulle revisioni dei mezzi oltre i 35 quintali.