



ASSOCIAZIONE
"FEDERISPETTORI"

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

C.F. 90080600100

Sito: federispettori.org

Mail: info@federispettori.org

Alla cortese attenzione

AGCM – Autorità garante della concorrenza e del mercato

protocollo.agcm@pec.agcm.it

Oggetto:

RISPOSTA ALLA LETTERA PROT. N. AS1874 del 16 DICEMBRE 2022

BOLLETTINO 01/2023 del 02 GENNAIO 2023

Spett.le Autorità garante della concorrenza e del mercato,

abbiamo letto e preso atto delle osservazioni da voi risultanti dalla lettera prot. n. AS1874 del 16 dicembre 2022.

FederIspettori è l'associazione nazionale degli ispettori tecnici addetti alle revisioni ministeriali. Queste ultime, obbligatorie per legge, nascono in risposta ad un'importante esigenza del cittadino, ovvero quella di mettersi al volante della propria auto o in sella al proprio motociclo e raggiungere la destinazione prescelta in totale sicurezza. Un atto di altruismo innanzitutto, la base della vita sociale nella comunità: un veicolo certificato come efficiente e pulito in termini di sicurezza ed emissioni rappresenta in primis un interesse individuale, ma è soprattutto garanzia per gli altri. La privatizzazione delle medesime è una diretta conseguenza dell'inefficienza del sistema pubblico in relazione ad un incremento degli oneri - in questo caso delle revisioni ministeriali - impossibile da gestire nelle strutture statali. Come parte in causa nel settore oggetto dell'auspicio di cui sopra, per una tariffa "libera" e senza vincoli delle operazioni di revisione, la nostra associazione intende rispondere nel merito di una professione che è fondamentale per la sicurezza stradale e fare chiarezza su alcune dinamiche che con ogni probabilità non sono perfettamente chiare al Garante del mercato.

Ad oggi la tariffa corrisposta ai centri di controllo per le operazioni di revisioni periodiche – e con questo sottintendiamo le revisioni dei mezzi *leggeri* fino a 35 q.li – è normata per legge e corrisponde ad euro 79,02 così suddivisa: euro 54,95 + IVA di spettanze al centro, il pagamento del bollettino 9001 (in regime PagoPA) di euro 10,20 e le spese di gestione pratica, variabili in base all'ente scelto dal centro stesso per i pagamenti dei suddetti bollettini e che si può quantificare in generale in euro 1,76, queste ultime due voci esenti IVA art. 15. Essa permette di avere un gettito fiscale preciso e rigoroso per ogni operazione di revisione ed un rientro adeguato al centro di controllo per tutti gli oneri a lui demandati (in cui rientrano tra

le varie voci a titolo esemplificativo lo stipendio dell'ispettore tecnico e la gestione e tarature delle attrezzature di linea), in più consente di garantire al cittadino un servizio di controllo uniforme su tutto il territorio nazionale nella forma e nei costi, mettendolo in condizione di poter scegliere sulla base dell'efficienza del servizio e del rispetto dei parametri di controllo imposti dall'art. 80 C.d.s.. Pertanto se a livello meramente giuridico si può considerare una *tassa*, in quanto rappresenta un obbligo pubblicistico esercitato da soggetti privati espressamente autorizzati, nella realtà rappresenta una delle poche garanzie per un servizio volto ad assicurare alla circolazione veicoli sicuri ed in buono stato di efficienza. Certamente non crediamo bastino solo i controlli demandati alla Motorizzazione Civile e previsti dalla disciplina vigente, da sempre presenti e che nei 25 anni di esperienza come privatizzazione delle revisioni veicoli *leggeri* non hanno impedito la nascita di due protocolli di comunicazione (MCTC-Net e MCTC-Net 2) nati per *moralizzare* il settore e che – pur migliorando la situazione che c'era prima della loro introduzione – non impediscono a tutt'oggi delle condotte non in linea con quanto prescritto dalla normativa.

Il vulnus di problemi che una liberalizzazione della tariffa comporterebbe è molteplice. Un primo aspetto è rappresentato da ciò che l'Autorità definisce *"la garanzia ai consumatori di poter beneficiare di consistenti riduzioni di prezzo"*: una guerra di prezzi senza vincoli, in parte già in atto in alcune realtà che eludono con vari escamotage le disposizioni vigenti a danno di tutto il settore, dovendo comunque garantire un servizio uguale per tutti e non potendo gestire gli esborsi fissi ed obbligatori di taratura annuale delle attrezzature di linea, PagoPA 9001 e spese gestione pratiche, andrebbe a discapito delle uniche variabili possibili controllabili direttamente: la qualità dei controlli ed il pagamento degli oneri demandati ai centri.

Il settore oggi è suddiviso tra centri di controllo "puri", in cui si effettuano solo ed esclusivamente le revisioni ministeriali, e centri di controllo annessi ad una attività esistente quale può essere meccanica, carrozzeria, gommista, già evidenziati come anomalia del nostro sistema dalla normativa europea 2014/45 UE. Negli anni abbiamo appreso la sostanziale differenza fra una revisione accurata, finalizzata all'individuazione effettiva delle carenze sul veicolo, ed una superficiale fine a sé stessa, volta a rispondere ad un obbligo introdotto dalla legge per l'utente e la necessità di generare introiti da parte delle imprese: il principale fattore discriminante è senz'altro la durata dei controlli che, entro certi valori limite (una stima piuttosto accurata valuta in circa 20 minuti la durata della revisione), è sinonimo dell'omissione certa di alcuni test, in particolare i controlli visivi o il controllo del sottoscocca con verifiche dei giochi nei gruppi ruote-assi-sospensioni, tra i fulcri del controllo ministeriale. Se il guadagno delle attività dedite unicamente al controllo dei veicoli venisse intaccato da una guerra al ribasso sulle tariffe si vedrebbero innalzare il punto di pareggio per poter ritenere l'attività redditizia mettendo in cortocircuito il sistema e rendendo così necessario aumentare sensibilmente il numero di revisioni per ogni centro a discapito della qualità dei controlli e, di fatto, penalizzando i centri virtuosi e attenti al rispetto dei protocolli in favore delle attività più inclini al fatturato.

Per le attività in cui il servizio di revisione è annesso ad una officina di riparazioni/carrozzeria/gommista il problema citato poc'anzi sarebbe minore, in quanto il minor gettito derivante dalla tariffa ridotta potrebbe essere dirottato in altri settori, ma non verrebbe eliminato del tutto, con ulteriore rischio di alimentare il conflitto di interessi già esistente, in cui il soggetto che esegue i controlli corrisponde a colui che esegue le eventuali riparazioni, talvolta generando entrate non dichiarate per agevolare e fidelizzare la clientela. Ci preme sottolineare inoltre che, già allo stato attuale, la concorrenza nel settore è arrivata a livelli folli, in cui l'accuratezza del controllo non è più il fattore discriminante nella scelta del centro al quale affidarsi ma è determinata molto spesso dalla "scontistica offerta" e dalla rapidità e superficialità delle verifiche ministeriali, svilite ad un mero balzello burocratico; aggiungere la variabile della tariffa libera aggraverebbe giocoforza la situazione esistente, riducendo ulteriormente lo standard delle revisioni, intaccando irrimediabilmente la sicurezza stradale.

Gli ispettori tecnici, la figura di riferimento indispensabile per poter effettuare le revisioni ministeriali, ad oggi non hanno un contratto di lavoro univoco e non hanno nessun tipo di tutele, in ogni caso

notevolmente sproporzionate alla responsabilità civile e penale che fa capo a loro. Erodere la parte di tariffa riservata al loro stipendio in una guerra al ribasso (gli oneri demandati ai centri citati precedentemente) porterebbe a situazioni potenzialmente devastanti – in mancanza di contratti nazionali di lavoro che riconoscano la loro figura si avrebbero compensi sempre più bassi per il tipo di lavoro svolto, con zone del Paese che potrebbero essere colpite in maniera maggiore rispetto ad altre, e nei casi più estremi il licenziamento per chi oggi opera con due o più ispettori nel proprio centro di controllo. Senza contare la possibilità – non così remota – di un aumento del lavoro cosiddetto *nero*, in cui molti ispettori assunti part-time in realtà lavorerebbero parecchie ore in più.

A tal proposito facciamo notare infine una ulteriore criticità fiscale, legata alle imposte pagate all'Erario per ogni revisione. Ci riferiamo a quella parte di IVA che si aggiunge all'incasso netto per i centri di euro 54,95 e che ad oggi ammonta a circa euro 12,09. Ciò che tuttora è previsto per legge ed è chiaramente ben definito e non suscettibile di interpretazioni, con una tariffa libera - che verrebbe verosimilmente tagliata drasticamente verso il basso - diventerebbe un sicuro minor introito nelle casse dello Stato a cui poi non necessariamente potrebbe fare da contraltare un minor incasso per i centri di controllo. Ciò che oggi non si può non dichiarare al Fisco in quanto per ogni revisione deve corrispondere un determinato introito, domani potrebbe essere un'occasione di evasione fiscale non indifferente.

In conclusione l'associazione Federispettori ritiene l'auspicio dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato del tutto fuori contesto riferita al settore di cui facciamo parte oltretutto potenzialmente molto pericoloso sia per la tenuta sociale del comparto, sia per la sicurezza stradale in generale.