



ASSOCIAZIONE
"FEDERISPETTORI"

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

C.F. 90080600100

Sito: federispettori.org

Mail: info@federispettori.org

Oggetto: Criticità e preoccupazioni nell'avvio della fase transitoria del DM 446, per le esternalizzazioni delle revisioni dei mezzi pesanti

Chi siamo

FederIspettori è l'associazione che si propone di rappresentare la figura dell'Ispettore addetto alla revisione ministeriale, sia di veicoli leggeri (ex responsabile tecnico), sia dei veicoli pesanti o Ispettore Autorizzato (IA) nuova figura professionale facente funzione dell'Ispettore Abilitato dipendente della motorizzazione, ma con competenze limitate ai veicoli pesanti "generici", escludendo quindi i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose (ADR) e quelli adibiti al trasporto in regime di temperatura controllata (ATP).

Siamo la sola realtà nazionale, oltre al Ministero dei Trasporti, che vanta l'adesione a CITA, *"L'ASSOCIAZIONE MONDIALE DELLE AUTORITÀ E DELLE AZIENDE AUTORIZZATE ATTIVE NEL CAMPO DELLA CONFORMITÀ DEI VEICOLI"*

Nella fattispecie la nuova figura professionale degli IA è nata a seguito della riforma della motorizzazione al fine di risolvere le criticità ormai strutturali dovute ad anni di tagli del personale che hanno portato tutti i servizi erogati a mostruosi ritardi ed inefficienze, intollerabili in un paese sviluppato che del traffico su gomma fa il suo principale vettore logistico.

Tale figura incarna pienamente l'ideale di *Terzietà*, il principio cardine che muove la nostra associazione.

Attualmente rappresentiamo la maggioranza degli IA del paese e possiamo vantare una percentuale di circa il 90% degli Ispettori operanti nel dipartimento del Nord-Est, unica DGT ad aver normato e avviato l'esternalizzazione affidandola ai nuovi ispettori privati.

Situazione Attuale

Attualmente si configurano 3 situazioni diverse nell'attuazione dell'esternalizzazione, segno che si viaggia a velocità diverse e che manca uniformità normativa e interpretativa:



*Se tu ci sei...
...noi ci siamo!!!*

1- Nord Ovest

Nel territorio della DGT Nord-Ovest è ancora tutto bloccato a causa dell'assenza prolungata del DG, che fresco di nomina ci auguriamo segua le orme del omologo del Nord-Est e con il quale prenderemo contatto quanto prima.

2- Nord-Est

Nell'area di competenza della DGT Nord-Est si è aperta la nuova fase operativa e da ormai due mesi i nuovi Ispettori Autorizzati sono impegnati con costanza, seppur in modo non omogeneo in tutti i poli, con Verona e Venezia a far da capofila registrando percentuali di impiego prossime al 100% con sollievo per agenzie e officine che finalmente riescono a smaltire la mole di richieste e a far fronte ai ritardi accumulati negli anni. Non mancano criticità dovute però alla sovrapposizione e coesistenza di due figure, IA e Ispettori Abilitati/Ausiliari, che pur avendo la stessa mansione hanno gerarchie e modus operandi diversi che non possono coesistere, rendendo necessaria la separazione chiara e netta degli ambiti di competenza e dei ruoli.

Nella fattispecie si segnalano malumori di alcune Officine\Agenzie che giustamente non comprendono le ragioni di tempistiche e metodologie diverse nello svolgimento dei medesimi controlli e nella valutazione delle carenze, in quanto gli IA devono rispettare protocolli che implicano procedure operative vincolate all'utilizzo di sistemi, attrezzature e tempistiche alle quali gli ispettori Abilitati della motorizzazione hanno possibilità di deroga, concessa loro in passato in virtù dello smaltimento più agevole delle sedute, con la possibilità di processare più mezzi in tempi molto più brevi e con controlli talvolta resi più superficiali e discrezionali da "licenze procedurali" volte a favorire appunto la possibilità di "recuperare" sommariamente i ritardi di anni.

Gli IA come già detto hanno regole e procedure molto più rigide, come si confà al delicato compito che svolgono, con tempi e modi da rispettare che non ammettono deroghe e non concedono loro le scorciatoie burocratiche o tecniche degli omologhi della PA, esempio fra tutti la questione targhe deteriorate che implicherebbe il *RIPETERE*, ma che i funzionari possono derogare imponendo l'obbligo di reimmatricolazione entro 60 gg con una semplice dicitura sul libretto ed esito *REGOLARE*. Tutto lecito ma è chiaro che ciò metta in difficoltà gli IA che non hanno titolo per poter adoperare le stesse misure.

A rendere il quadro più complicato e preoccupante si aggiunge il clamoroso *dietrofront* della direzione Generale, pressata dalle proteste dei funzionari pubblici degli ultimi mesi, che con la [Circolare 7127](#) del 2 marzo 2023 con cui, per placare le agitazioni, ristabilisce le gerarchie di assegnazione delle sedute relegando gli Ispettori Autorizzati all'ultimo posto, dopo averli esortati ad aprire P.Iva, stipulare un'assicurazione da 1000€ e avviare tutte le onerose pratiche per rendersi operativi in seguito alla [Circolare 39957](#) del 20 dicembre 2022 (solo 3 mesi prima) che prospettava loro precedenza nelle assegnazioni dei veicoli di loro competenza e prospettive di operatività certe, dando ora precedenza addirittura agli *Ispettori Ausiliari*, funzionari della PA in quiescenza (**ex funzionari ora in pensione**) che vengono preferiti dallo stato a professionisti giovani e qualificati



*Se tu ci sei...
...noi ci siamo!!!*

ora messi in panchina come seconda linea delle riserve) un'anomalia scandalosa che non è concepibile in un paese civile e che rischia di arenare la riforma in maniera irreversibile.

Ci preme sottolineare che la **nuova figura professionale** quale è l'Ispettore Autorizzato è stata **creata appositamente per svolgere tale mansione**, che ha richiesto un lungo, complesso e oneroso percorso formativo a carico del singolo, stimolato da una importante prospettiva professionale in regime di rischio di impresa configurandosi come lavoratore autonomo con Partita Iva il cui reddito non è garantito da un contratto statale, non gode delle tutele e garanzie dell'omologo dipendente pubblico e la cui sussistenza è legata esclusivamente all'impiego nelle revisioni dei mezzi pesanti.

In seguito a tale revisione delle gerarchie e unitamente all'ostruzionismo praticato nelle realtà del Centro e del Sud molti ispettori, già in possesso della qualifica dopo il superamento dell'esame di abilitazione, in procinto di avviare le pratiche burocratiche e assicurative per la nuova attività hanno inevitabilmente tirato il freno a mano. Come biasimarli?!

Non possono coesistere figure con lo stesso compito che abbiano gerarchie e competenze tanto diverse e dove i primi siano anche supervisor dell'operato degli ultimi: è un cortocircuito che rischia nel lungo periodo di innescare dinamiche pericolose e controproducenti, alcune delle quali già ampiamente sperimentate nel mondo delle revisioni dei veicoli leggeri, con conseguente allineamento al ribasso dell'efficacia dei controlli tecnici.

A questo proposito non intendiamo entrare nel merito di questioni economiche in capo alle proteste dei Funzionari pubblici, ma proponiamo come soluzione la riqualificazione delle loro competenze, ai quali, se l'amministrazione è favorevole, è giusto concedere le gratificazioni economiche richieste, sollevandoli però dai ruoli di **controllo tecnico per elevarli a supervisori e certificatori dei controlli**, affinché ci sia un reale equilibrio nelle gerarchie e il bilanciamento dei ruoli senza sovrapposizioni a tutela in primis della sicurezza stradale e del servizio erogato, vigilando sull'operato degli IA, delle officine 870-future 446 e finalmente riprendere gradualmente i controlli delle officine di revisione dei leggeri, lasciate in balia di se stesse da oltre un decennio, ove ora vige la legge della giungla declinata a distruggere chi opera correttamente e legalmente a favore del più sfrontato e accondiscendente nel controllo: clima in cui il cliente è l'ago della bilancia e il tecnico il capro espiatorio perfetto da immolare sull'altare del profitto, stretto nella morsa del conflitto di interesse che lo lega economicamente all'impresa per la quale svolge il suo lavoro. Non dimentichiamo l'ambito di patenti, esami di abilitazione e quant'altro. Gli ambiti di carenza da risanare della motorizzazione sono tali per cui il lavoro non mancherebbe loro nemmeno se raddoppiassero di numero improvvisamente.

3- Centro e Sud

Scendendo nel territorio della DGT CENTRO c'è la questione sarda che potrebbe essere soggetto di un film fantozziano, dove orde di funzionari pubblici dal Lazio partono in trasferta per provare a



*Se tu ci sei...
...noi ci siamo!!!*

sanare una situazione indecente, (non ci sono riusciti fin'ora, penseranno mica di farlo in pochi mesi?) con tempi di attesa per la revisione di un camion di oltre un anno (attualmente si prenotano nel 2025) a cui la normativa consente la circolazione in deroga entro i confini nazionali fino alla data di esecuzione dei controlli, ignorando la possibilità di impiegare gli IA già disponibili a pochi Km dalle officine che potrebbero coprire facilmente tutta l'isola senza l'esborso economico della trasferta degli Abilitati, **uno spreco di denaro pubblico.**

Situazione analoga in molti poli toscani dove improvvisamente pare che tutto funzioni perfettamente senza attese né lungaggini. Difficile a credersi. Ma la linea è quella del DG Fausto Fedele che non fa mistero della sua volontà a non utilizzare gli IA, adducendo motivazioni pretestuose di normative burocratiche mancanti e affini.

Al sud la burocrazia la fa da padrona dove hanno creato una commissione ad hoc per la valutazione delle polizze assicurative degli IA che fanno domanda di iscrizione al RUI, polizze che sono le medesime in tutta Italia, stipulate dalla sola compagnia riconosciuta e con le stesse caratteristiche e coperture: ci chiediamo cosa debbano valutare di volta in volta visto che è sempre la stessa. Anche qui abbiamo notizie certe dell'impiego di funzionari in pensione richiamati in servizio per le sedute di mezzi pesanti piuttosto che affidarle agli IA disponibili.

Conclusioni e proposte

Come associazione degli Ispettori, Federispettori ha le idee molto chiare sulle possibili strade da percorrere per rimettere sulla retta via il percorso di esternalizzazione delle *revisioni mezzi pesanti* previsto dal DM446, partendo dai seguenti punti:

- ripartire dalla [Circolare 39957](#) ristabilendo le priorità delle assegnazioni in favore degli IA in questa fase transitoria fino all'attuazione completa del DM 446.
- Dividere le competenze, sollevando i funzionari pubblici dallo svolgimento dei controlli tecnici ai mezzi pesanti "generici" e ATP (di cui non vi sono reali ragioni tecniche che ne giustifichino l'esclusione per gli IA, già comunemente visionati nel settore dei leggeri dal quale gli Ispettori Autorizzati provengono) ad esclusione dei veicoli ADR fino all'attuazione completa del DM 446, rendendo questa fase transitoria utile alla maturazione dell'esperienza necessaria da parte degli IA per tali tipologie di veicoli, elevando i funzionari



*Se tu ci sei...
...noi ci siamo!!!*

pubblici a mansioni di certificazione più qualificanti, quali la supervisione delle officine, degli ispettori Autorizzati e dei centri di controllo leggeri oltre a tutti gli altri ambiti della motorizzazione che necessitano di personale qualificato, come patenti e abilitazioni, Cqc, rec, ecc. *(Solo per le ispezioni periodiche degli oltre 9000 Centri di Controllo veicoli leggeri non basterebbero due anni a visitarle tutte, offrendo lavoro a sufficienza e più qualificato che giustificerebbe anche le richieste economiche avanzate)*

- Velocizzare e snellire l'iter di apertura e conversione delle 446 e uniformare il processo di avviamento burocratico per gli IA attraverso linee guida nazionali chiare (senza commissioni fantoccio che dilatino i tempi scoraggiando chi intende avviare la professione.)

La condizione normativa attuale non consente prospettive lavorative tali da incoraggiare la messa in opera dell'attività di IA, e questo quadro di confusione e incertezza rischia di vanificare anni di sforzi di politica e amministrazione rendendo la riforma inefficace ad un passo dal traguardo sabotandola dall'interno per mancanza di coraggio, lungimiranza e visione di insieme.

Non è troppo tardi per correggere il tiro e rimettere in carreggiata il percorso avviato e la nuova figura professionale dell'Ispettore Autorizzato è il cardine intorno al quale ruota il successo del risanamento delle inefficienze accumulate nell'ambito delle revisioni dei mezzi pesanti. Disincentivarne l'impiego, come l'attuale situazione normativa sembrerebbe imporre, non solo rischia di tradire le promesse fatte a centinaia di ragazzi che hanno creduto ed investito nelle prospettive promesse dall'amministrazione, ma anche di aggravare le criticità del settore arenato sul capriccio di pochi e causando il collasso del sistema.

Con il supporto dell'amministrazione e del Ministero, Federispettori e la figura dell' IA possono giocare un ruolo fondamentale per il successo delle esternalizzazioni come modello virtuoso di privatizzazione ed imparzialità basata sul principio di Terzietà, supervisionato dallo stato, modello vincente da esportare e declinare ad altri ambiti che necessiterebbero efficientamento e risanamento, uno fra tutti il settore **revisioni veicoli leggeri** che come già sottolineato versa in gravi condizioni di caos e illegalità diffusa.

Esortazione finale

Questo Ministero e questa amministrazioni hanno l'opportunità di intestarsi la realizzazione o quanto meno la messa in opera di una delle più importanti e ambiziose riforme degli ultimi anni che avrebbe risvolti positivi sull'efficientamento dei servizi della motorizzazione, sulla competitività delle imprese legate al trasporto su gomma, a tutto il comparto di logistica nazionale, giovando all'economia del paese e contestualmente garantendo un maggior livello di sicurezza stradale con controlli finalmente puntuali, senza più potenziali mine vaganti in giro per il paese.



*Se tu ci sei...
...noi ci siamo!!!*

Questa sarebbe sì una “grande opera” che necessita però di coraggio nel perseguire la strada già intrapresa con provvedimenti importanti e coerenti rimettendo al centro il servizio all’utenza e al cittadino. Diversamente rischia di essere l’ennesimo grande fallimento che mostrerebbe una classe dirigente non all’altezza e lasciando sul campo solo vinti senza vincitori. La PA rimarrebbe al palo con un sistema ibrido non funzionante e carente, imprese costrette ancora a tenere mezzi fermi o con circolazione inibita all’estero e perdita di competitività e Ispettori carenti e disincentivati ad entrare nel meccanismo che li relega a tappabuchi : così perdiamo tutti.

Roma, 15 maggio 2023

Il Direttivo

