

Al Direttore Generale Dott. Gaetano Servedio

Oggetto: revisione di veicoli appartenenti alla categoria internazionale O1 e O2

Spett.le direttore generale,

come è noto, l'art. 80, comma 8, del D.Lgs 285/92 traccia in materia di controllo tecnico il perimetro delle competenze di Motorizzazione oggetto di possibile esternalizzazione. In coda all'elenco di tutti i veicoli a motore sono riportati i <<relativi rimorchi e semirimorchi>> per i quali vigono, secondo la sintassi del testo, le limitazioni del trasporto in regime di temperatura controllata (ATP) e di merci pericolose (ADR), **ma non vi è alcuna prescrizione relativa alle masse**. Nelle fonti di diritto primario, dunque, non esistono impedimenti circa l'effettuazione delle revisioni periodiche dei rimorchi di categoria O1 ed O2 da parte degli ispettori autorizzati. Ciò nonostante, i summenzionati vengono considerati competenza esclusiva degli ispettori abilitati, il che arreca disagio ad utenza ed officine che organizzano sedute secondo la Legge 870/86. Per queste ultime, un ulteriore elemento di criticità è la disomogeneità di gestione da parte dei singoli UMC delle revisioni dei predetti rimorchi.

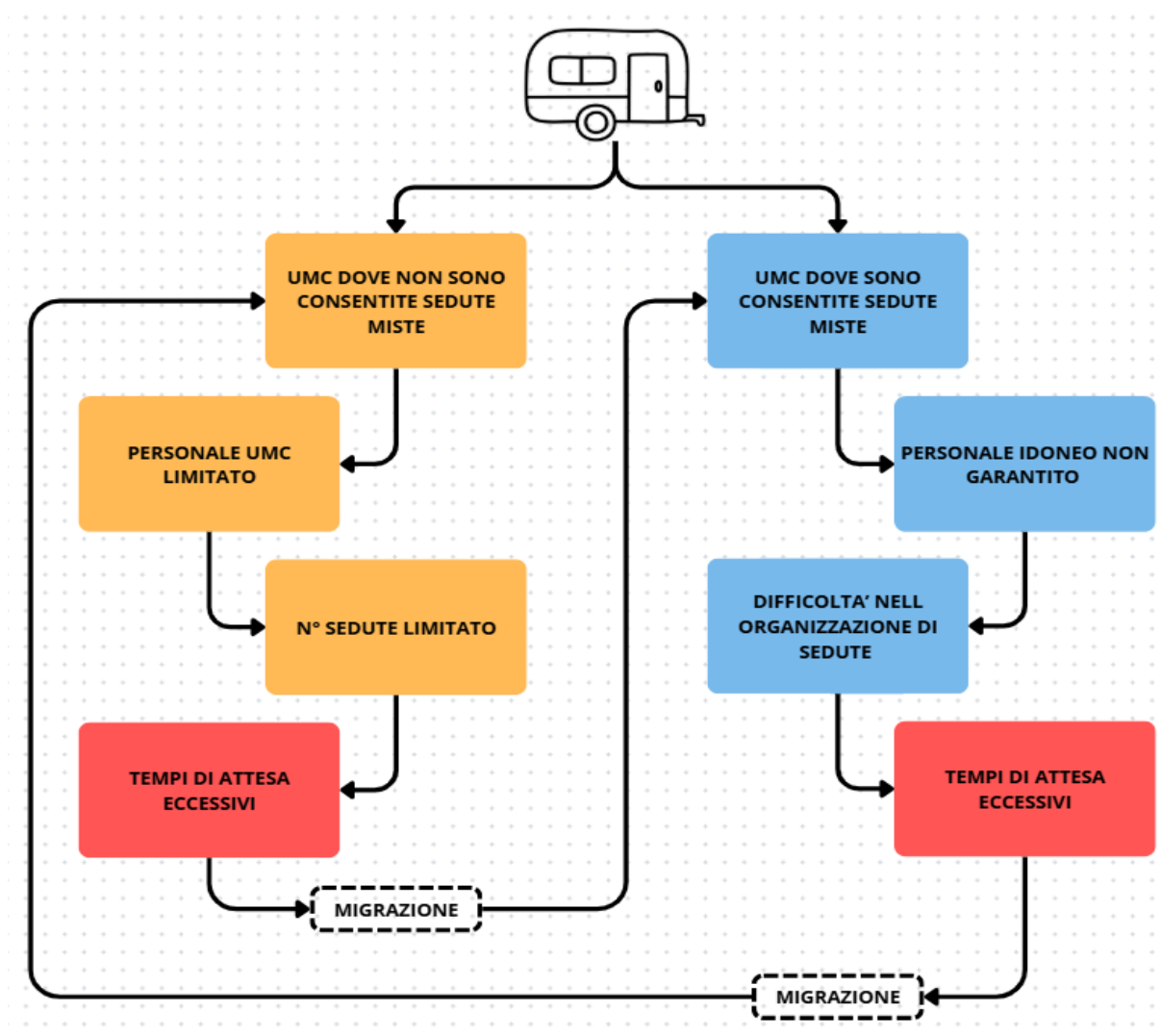
Alcuni uffici provinciali consentono sedute miste (veicoli "pesanti" e carrelli "leggeri"), mentre altri organizzano esclusivamente sessioni di revisione dei rimorchi O1 ed O2.

Per le officine site nei territori dove si opera secondo il primo schema **risulta problematica la gestione dell'ispettore autorizzato** in quanto, soprattutto per le imprese di modeste dimensioni, è difficile conciliare scadenze ed esigenze dei propri clienti con le limitazioni dovute alla "categoria" del tecnico.

Per gli operatori rientranti nel secondo caso, invece, **pare sia centellinata l'assegnazione di tali sedute dedicate**, senza considerare ancora una volta le difficoltà oggettive nell'organizzazione di sessioni composte esclusivamente da una categoria di veicoli "di nicchia". Spesso la mole di veicoli da inserire nel nastro operativo è insufficiente, considerando che di fatto rientrano nella classificazione O1 ed O2 i piccoli carrelli porta-barca, le roulotte, il trasporto animali vivi a fini prevalentemente ricreativi, negozi itineranti di modeste dimensioni come gli "*street-food*", oppure piccoli rimorchi per il trasporto delle attrezzature da lavoro, veicoli considerabili a tutti gli effetti atipici, quantomeno per diffusione sul territorio.

Per riportare un esempio pratico, l'UMC di Milano non consente lo svolgimento di sedute miste. Di conseguenza, gli operatori organizzano esclusivamente sessioni specifiche, ma spesso non hanno i

numeri per rendere remunerativa la giornata considerati i costi fissi del personale e della missione del funzionario. Pertanto, o vi rinunciano, oppure organizzano sporadiche sedute raggruppando tutti i clienti possibili, ma ciò comporta il prolungamento dei tempi, spesso incompatibile alle scadenze fisse delle revisioni. Quindi, è prassi per l'utenza migrare verso il vicino ufficio provinciale di Novara, ma l'impiego sempre più assiduo di ispettori autorizzati non abilitati all'espletamento di tali revisioni sta limitando fortemente questo fenomeno migratorio, già di per sé bizzarro, senza fornire un'alternativa valida e sostenibile.



CAMBIA L'UMC, MA PERMANGONO I PROBLEMI

Sotto il profilo tecnico, reputiamo inutili eccessive argomentazioni volte a dimostrare la competenza degli ispettori autorizzati in materia, tenendo presente l'abilitazione al controllo dei rimorchi delle categorie superiori (O3-O4). Basti considerare, molto brevemente, che i rimorchi appartenenti alla categoria internazionale O1 ed O2 hanno spesso strutture portanti in metallo zincato, quindi non soggette a corrosione, facilmente ispezionabili (a vista) e, grazie alla conformazione dei volumi di carico, non si prestano alla logorante circolazione *overload*. Gli impianti frenanti sono in prevalenza meccanici, con azionamento ad inerzia, trasmissione meccanica a corda ed elementi idraulici a ganascia, di concezione simile a quelli installati sulle utilitarie degli anni 60. L'impianto elettrico invece, spesso integralmente visibile, è scarso essendo necessario esclusivamente per l'alimentazione ed il comando dell'illuminazione laterale e posteriore, salvo nei casi di sovrastrutture particolari.

Per tale serie di ragioni, appellandosi allo stesso buonsenso che ha motivato la Sua interpretazione, più elastica, per quanto concerne i veicoli ad uso speciale di massa complessiva superiore a 3,5T, siamo a chiederle:

- L'uniformazione su scala nazionale delle procedure in capo agli UMC per quanto concerne l'organizzazione delle sedute, auspicando al modello delle sedute miste.
- L'abilitazione degli ispettori autorizzati alla revisione periodica dei veicoli oggetto della presente comunicazione.

Genova 03/10/2025

Diego Brambilla, Segretario nazionale Federispettori