

Al Direttore Generale Gaetano Servedio

OGGETTO - Considerazioni a seguito dell'incontro con le organizzazioni di rappresentanza degli ispettori

Spett.le direttore generale,

a seguito della riunione tenutasi il giorno 20 novembre 2025, sono doverose alcune considerazioni:

- **Assistente privato alle operazioni di revisione** - Come già osservato nella nostra lettera prot.11-102025 e ribadito in presenza, riteniamo deleterio ed in contrasto con l'impianto normativo vigente il progetto di consentire a personale interno all'attività del richiedente lo svolgimento ,anche solo parziale, di funzioni di pertinenza del pubblico ufficiale o dell'incaricato di pubblico servizio. Lo spirito del DM 446/21 e s.m.i (*successive **modificazioni/mortificazioni sulle quali, in seconda battuta, entreremo nel merito***) è proprio quello di evitare situazioni di potenziale conflitto d'interessi demandando la responsabilità delle operazioni a soggetti esterni assegnati a turno da parte dell'UMC competente. L'allegato 1 al DM 214/17 prescrive nel dettaglio il perimetro del controllo tecnico, un insieme di operazioni che già oggi implicano il supporto di personale ausiliario messo a disposizione dal richiedente. In passato, abbiamo spesso ritenuto doverosa una normativa volta a regolamentare tale supporto, specificando il confine operativo e soprattutto i requisiti di formazione necessari in capo agli operatori di linea. Su questo frangente siamo ovviamente a disposizione per una proficua consulenza, avendo sperimentato in prima persona con i nostri ispettori su tutto il territorio le modalità di collaborazione costruttiva e distruttiva. In ogni caso, riteniamo che tale procedura rappresenti

semplicemente la regolamentazione di una prassi già in essere, considerando come impossibile l'effettuazione di 24 revisioni di veicoli industriali nell'arco di 8 ore lavorative. Non esistono infatti officine che, già oggi, non mettono a disposizione almeno un soggetto per la movimentazione dei veicoli ed uno come supporto allo svolgimento delle prove tecniche strumentali.

- **Possibili effetti sugli equilibri del settore** - A seguito di un confronto con i nostri associati, ma anche con altri attori del comparto, è nostro dovere informarla che l'opzione dell'operatore interno ha suscitato numerose reazioni avverse, che vanno a minare anche il principio cardine che giustificerebbe la proposta, vale a dire l'intento di smaltire i ritardi residui. Lo spirito dell'esecuzione del controllo tecnico presso le officine esterne, in luogo alle sedi della Motorizzazione Civile, ad oggi consente agli autotrasportatori di avere maggiori garanzie di superamento del controllo tecnico, come dimostrano le statistiche (% esiti sfavorevoli in UMC > % esiti sfavorevoli nelle sedute esterne da parte dei medesimi funzionari). Questo squilibrio nelle percentuali è giustificato dalla possibilità di effettuazione di una pre-revisione professionale e contestualmente, con il consenso degli ispettori (*non dovuto, ma da sempre considerato indice di buon senso*) allo svolgimento di piccole riparazioni necessarie a sanare eventuali carenze compatibili con il tempo a disposizione. Fra queste, ad esempio, la registrazione dei freni a tamburo, la sostituzione di lampadine, boccole, snodi assiali e via dicendo. L'insieme di queste operazioni rappresenta sempre un investimento di tempo gradito e tollerato sia per il richiedente, a cui è consentito "migliorare" il bilancio della seduta, sia per l'utente finale, che riceve una messa in sicurezza del proprio veicolo *ad-hoc* e già certificata. L'aumento del numero di pezzi da 24 a 32 equivale alla riduzione del tempo dedicato al controllo di ogni mezzo, dunque a revisioni frettolose e superficiali che si tradurranno inevitabilmente in *esiti positivi mendaci*, pericolosi per la sicurezza stradale, ed *esiti negativi facili* che porteranno a nuove sedute di recupero. Ciò rappresenterebbe sicuramente la fine di questo meccanismo *win-win*, che ha da sempre introdotto quel pizzico di buonsenso in questa attività burocratica difficile da metabolizzare per l'utenza. L'assegnazione dell'esito, che comporta la possibilità o meno di circolare su strada - *dunque di lavorare* - è una grossa responsabilità che necessita di un approccio accurato e non condizionato dal cronometro. Normalizzare tempistiche che minano la qualità dei controlli in virtù di un ipotetico e poco lungimirante smaltimento rapido dei ritardi rappresenta quindi un'implicita legittimazione di condotte irresponsabili, che mortificano peraltro i professionisti seri che si spendono per onorare il proprio ruolo. Poter quindi disporre del tempo necessario è requisito indispensabile per valutazioni attente e professionali, nell'interesse collettivo della salvaguardia della sicurezza stradale e individuale dell'autotrasportatore, ovvero evitare il fermo-macchina.

- **Ritardi nell'espletamento di pratiche** - L'incipit dell'art 80, comma 8 del D.Lgs 285/92, reca, testualmente: *"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 [..]"*. Dunque, l'esigenza dell'esternalizzazione delle competenze ha origine da un problema operativo concreto, situazione dovuta alla cronica carenza di personale negli UMC. Come può l'immissione di 252 ispettori autorizzati esterni, con un potenziale produttivo stimato di 500 revisioni mensili pro-capite, stando ai massimali imposti oggi, giustificare ulteriori ritardi? Si tratta di 1,5mln di revisioni all'anno, sufficienti a saturare l'intera domanda nazionale. Le cause della permanenza di ulteriori ritardi sono da ricercare altrove e l'analisi dei dati aiuta a comprendere la realtà, suggerendo le possibili vie d'uscita. Ogni ispettore autorizzato oggi svolge *mediamente* circa 64 revisioni al mese, equivalenti a quasi 3 sedute mensili da 24 pezzi. **Si opera dunque solo il 10-15% del proprio potenziale operativo.** Sulla base di questi numeri la domanda sorge spontanea: è davvero un problema di veicoli per seduta, oppure un deliberato rifiuto all'impiego delle risorse private disponibili da parte di molti UMC?

- **La debole catena di comando della Motorizzazione** - Abbiamo molto apprezzato il suo impegno concreto nell'equiparare le competenze dell'ispettore autorizzato al funzionario pubblico (Circ. 22651 del 6/8/2025) e restiamo fiduciosi di quanto detto durante la riunione in oggetto. Egualmente, abbiamo apprezzato l'impegno del direttore della DGT Nord Est, l'Ing. Paolo Amoroso, che nella direttiva 7/2025DGTNE dispone, testuali parole: *"è necessario impiegare il personale di codesti Uffici, prioritariamente, nelle attività di esclusiva competenza (ispezioni, vigilanza del circolante, esami per il conseguimento delle patenti di guida, revisioni dei veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, destinati al trasporto di merci pericolose o deperibili in regime di temperatura controllata, visite e prove, etc.) assicurando le restanti attività attraverso le risorse esterne (Ispettori Autorizzati)".* Il problema è che tali disposizioni rimangono sulla carta, fintanto non esisterà una concreta separazione fra le mansioni dell'ispettore autorizzato ed abilitato. L'unico dirigente periferico, la Dott.ssa Stefania Bosio per la sede dirigenziale di Torino, ad aver recepito pienamente lo spirito di tale disposizione (ordine di servizio 26/2025), è stata menzionata negativamente dalle cronache locali (Torinotoday). Nel frattempo, presso l'UMC di Perugia, le prenotazioni di revisione superano i 6 mesi di ritardo, ma non c'è traccia dell'impiego degli ispettori autorizzati.

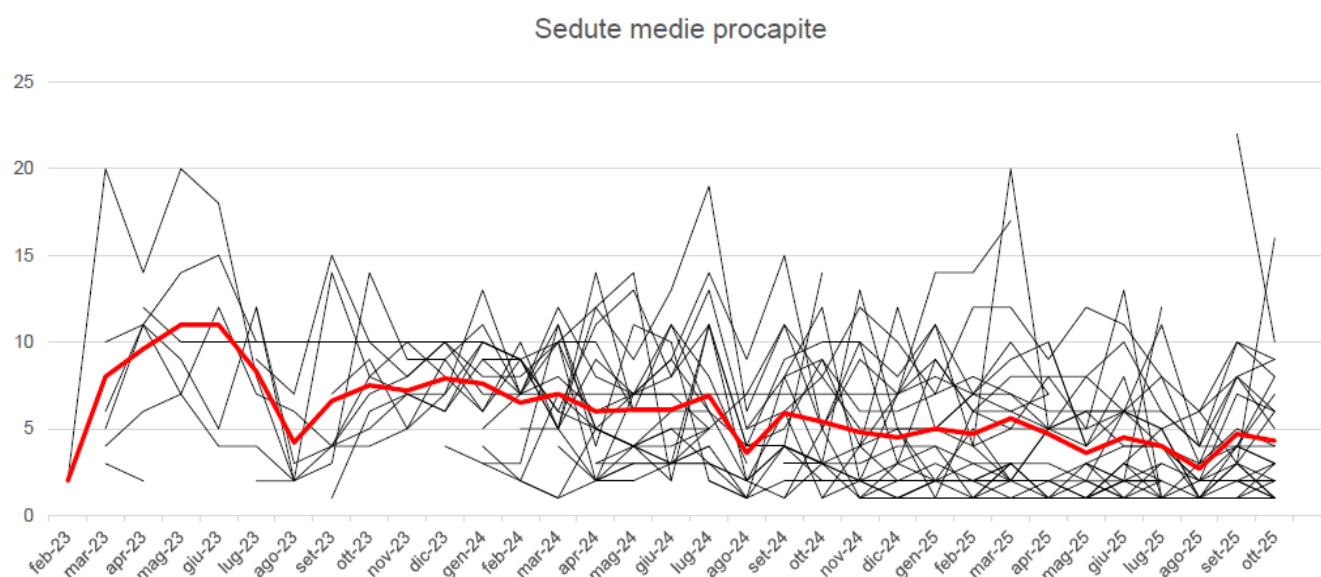
- **Ispettore autorizzato: risorsa essenziale o "tappabuchi" dell'Amministrazione?** - Nonostante i progetti contenuti nel DM 446/21 definiscono l'ispettore autorizzato quale figura centrale del nuovo sistema revisione veicoli pesanti, in questa fase transitoria che perdura da

ormai 3 anni e si manterrà attiva per almeno altri 2, pare che il nostro *status* sia compatibile a quello dei docenti non di ruolo. Non possiamo fare altro che accettare, a nostre spese, questa posizione, ma non è ammissibile che con una tale disponibilità di risorse sussistano ancora ritardi dovuti alla cattiva organizzazione degli UMC. Ancora una volta, il problema dei ritardi non è correlato alla produttività, bensì al mancato impiego delle risorse.

- **Il conflitto d'interessi** - La precedente versione dell'art. 17 del DM 446/21 ha uno scopo ben preciso: evitare le situazioni di potenziale conflitto d'interessi. Facciamo presente, tuttavia, **che il conflitto d'interessi non deriva da condotte legate all'azienda quale entità giuridica, ma si manifesta con comportamenti scorretti legati alle persone fisiche che la compongono,** partendo dal legale rappresentante fino ai rispettivi dipendenti. Consentire a qualsiasi persona fisica legata al richiedente, quindi all'officina 870 e/o allo studio di consulenza, di ricoprire la figura di ispettore autorizzato **è la massima espressione del conflitto d'interessi, un aspetto peraltro poco gradito anche alle stesse categorie in oggetto.** Come si può pensare ad un servizio professionale quando in sede si riceve il proprio concorrente diretto nelle vesti dell'incaricato di pubblico servizio? Nonostante alcuni UMC abbiano gestito tale evenienza con buon senso, ma senza alcuna ufficialità, in altre province si verificano fenomeni allarmanti. Il titolare dell'officina A che si reca nell'officina B come ispettore autorizzato, mentre nella stessa giornata il titolare dell'officina B viene assegnato nell'officina A con la medesima funzione. Oppure, il titolare dell'officina A che si reca in trasferta all'officina B distante 5km dalla propria sede. Se l'Amministrazione ritiene di considerare con un'ottica meno pregiudizievole il conflitto d'interessi, **è necessario che vengano imposti dei vincoli territoriali per l'espletamento della funzione.**

- **Una pericolosa deriva** - Il costante ed inesorabile calo dei fatturati mensili degli operatori dovuto all'incremento del numero di tecnici privati disponibili sul mercato, complice il summenzionato abbassamento delle barriere all'ingresso, **sta portando all'estinzione gli ispettori professionisti. Tali figure sono le uniche a potersi definire realmente prive di conflitti d'interesse.** E' forse questo il punto d'arrivo di questo settore? Quali sono le volontà di questa Amministrazione? Si vuole regalare, ancora una volta, un comparto così strategico agli imprenditori senza garanzia di reale trasparenza? E' inevitabile che, entro pochi anni, tutti coloro che stanno resistendo ai bassi profitti derivanti dalla troppa concorrenza e da un impiego residuale saranno costretti, loro malgrado, ad abbandonare la professione. Parallelamente, saranno proprio i soggetti con potenziali conflitti di interesse e/o chi potrà permettersi di esercitare occasionalmente come fonte di extra-reddito senza la necessità di chiedere permessi al proprio datore di lavoro i nuovi protagonisti del settore. Si sta correndo verso la direzione della

deprofessionalizzazione della figura dell'ispettore e la commercializzazione del ruolo, vanificando nel merito ogni logica di contenimento dei conflitti d'interesse. Una versione 2.0 del disastroso art. 80, comma 8 che disciplina il settore revisioni veicoli leggeri.



Trend fatturati ispettori autorizzati 2023-2025

- **Conclusioni** - Le decisioni che da questo momento in poi verranno prese da questa Amministrazione saranno cruciali per la nascita e la sopravvivenza di questo nuovo settore strategico per l'Italia. Siamo consapevoli che la sfida che l'attende sarà complessa e non priva di ostacoli, ma confidiamo nel buonsenso e nelle competenze che fino ad ora ha dimostrato.

Genova, 25/11/2025

Diego Brambilla, segretario nazionale Fedrispettori