



Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*

**IL RUOLO STRATEGICO DEI CENTRI DI REVISIONE
PER IL RAFFORZAMENTO
DELLA SICUREZZA STRADALE**

Position Paper CNA

15 luglio 2020

Sommario

1. IL QUADRO GENERALE DEL MERCATO DELLA REVISIONE	2
2. I PROBLEMI, LE PROPOSTE, IL PUNTO DI VISTA DELLE IMPRESE	4
2.1. Il necessario ricorso all’esonero dall’applicazione della proroga europea in materia di revisioni	4
2.2. L’affidamento dei collaudi ai centri di controllo privati	8
2.3. L’adeguamento delle tariffe per le operazioni di revisione	10
2.4. L’estensione delle attribuzioni dei centri di controllo privati alla revisione dei cosiddetti mezzi pesanti	11
2.5. L’attività di supervisione del settore della revisione	12
2.6. La formazione degli ispettori dei centri di controllo privati	13

1. IL QUADRO GENERALE DEL MERCATO DELLA REVISIONE

La revisione periodica risponde ad un pubblico interesse unanimemente avvertito. Il servizio di revisione costituisce una forma di controllo fondamentale per assicurare alle nostre comunità, ai nostri territori e alle nostre città il corretto fluire della circolazione stradale. Nell'ambito di tutta la rete infrastrutturale del Paese, la revisione periodica è chiamata ad accertare il possesso – da parte dei veicoli a motore – dei requisiti di sicurezza, silenziosità e rispetto dei limiti ambientali, necessari al regolare sviluppo dei flussi di traffico.

Si fa riferimento ad un sistema complesso che per funzionare e corrispondere ai bisogni dei cittadini esige capillarità, prossimità e speditezza nello svolgimento del servizio. Di qui, l'oculata scelta delle istituzioni di demandare la revisione di determinate categorie di veicoli a motore ai centri privati, più precisamente ad imprese esercenti l'attività di autoriparazione, allo scopo di garantire il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche. In proposito, nel 2018 si sono contati sul territorio nazionale circa 9 mila centri di controllo, che hanno assicurato occupazione a 25 mila addetti, per un totale di 16 milioni di revisioni ed un fatturato annuo superiore al miliardo di euro. Segnatamente, più del 93% di questa realtà produttiva è rappresentata da micro imprese.

Per tali motivi, si può asserire che il pilastro del settore è di gran lunga costituito da piccole imprese, le quali garantiscono al nostro parco veicoli nazionale obiettività e qualità nello svolgimento delle prescritte ispezioni. Un numero significativo di centri e occupati, segno tangibile della rilevanza del fenomeno, che denota l'imprescindibile ruolo assunto dai soggetti privati nell'esercizio della funzione di revisione.

A ciò si aggiunga che, in virtù di questo conferimento, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pur dovendo presiedere alla supervisione dei centri di controllo privati, è stato sollevato di una significativa mole di pratiche, con un evidente vantaggio per la Pubblica Amministrazione. Non a caso, prima dell'affidamento in concessione (poi autorizzazione) ai centri privati del servizio, le revisioni sui veicoli erano effettuate con cadenza decennale, in luogo degli odierni e più stretti termini di adempimento. Ragion per

cui, se l'attuale sistema delle revisioni appare in grado di assicurare tempi certi e una più marcata sicurezza stradale, è perché si è progressivamente instaurato un virtuoso rapporto tra pubblico e privato. L'amministrazione delega parte delle proprie attribuzioni, le imprese esibiscono le caratteristiche richieste, i cittadini beneficiano di un servizio efficiente.

Tuttavia, il quadro normativo di settore attraversa oggi una incontrovertibile fase di disorientamento. Il disegno tratteggiato nel tempo dal legislatore sembra aver smarrito la propria bussola. Troppe misure restano in sospeso, altre mancano di concreta attuazione. I provvedimenti di interesse intervengono in maniera accidentale, carenti di un progetto chiaro e definito. I percorsi di riforma si arenano quasi per naturale consuetudine. Per questi motivi, lo scenario in cui operano le imprese della revisione si fa sempre più fosco. Specie quelle di piccole dimensioni, le quali recano un contributo ineguagliabile in termini di occupazione, competenze, innovazione e coesione territoriale, soffrono gli effetti prodotti da una condizione di obiettiva incertezza.

Allo stesso modo, si registrano carenze organizzative in capo agli uffici territoriali della motorizzazione, che determinano una preoccupante dilatazione dei tempi nell'esercizio delle revisioni di propria attribuzione. Parimenti, la precarietà del ruolo istituzionale delle Province si ripercuote sull'effettiva capacità degli uffici preposti di svolgere i compiti connessi al rilascio delle autorizzazioni e al controllo sul corretto espletamento delle attività dei centri di controllo privati.

Urge, allora, invertire la rotta e aprire al confronto con le associazioni più rappresentative della categoria a livello nazionale, così da mettere in fila i nodi mai sciolti, predisporre le opportune provvidenze ed approntare soluzioni efficaci.

2. I PROBLEMI, LE PROPOSTE, IL PUNTO DI VISTA DELLE IMPRESE

2.1. Il necessario ricorso all'esonero dall'applicazione della proroga europea in materia di revisioni

Com'è noto, per far fronte all'epidemia da Covid-19, Parlamento europeo e Consiglio, attraverso il Regolamento (UE) 2020/698 del 25 maggio scorso, hanno ritenuto opportuno adottare, tra le altre cose, specifiche misure preordinate al rinvio temporaneo delle verifiche in materia di trasporto. Nella fattispecie, l'articolo 5, paragrafo 1, del citato provvedimento ha disposto *ipso iure* la proroga di sette mesi dei termini relativi ai controlli tecnici che «avrebbero altrimenti dovuto essere effettuati o che dovrebbero altrimenti essere effettuati nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2020 e il 31 agosto 2020», con ciò che la dilazione comporta in termini di rilascio della relativa certificazione.

Una scelta, quella assunta in sede europea, in linea con quanto già previsto nel mese di marzo dal legislatore italiano, il quale, per espressa previsione recata dall'articolo 92, comma 4, del cosiddetto "Decreto Cura Italia", ha autorizzato fino al 31 ottobre 2020 la circolazione dei veicoli da sottoporre entro il 31 luglio 2020 alle attività di revisione.

In questo quadro, soprattutto la disposizione interna è apparsa comprensibile, poiché introdotta in un frangente di dilagante emergenza sanitaria, in cui, allo scopo di contenere la propagazione del virus, si è reso necessario intervenire su più fronti, compresa la circolazione di mezzi e persone. Tuttavia, da diverse settimane la proroga in questione non sembra più sorretta dall'iniziale giustificazione, in considerazione di dati sempre più incoraggianti che confermano l'efficacia dei provvedimenti varati ai fini del contenimento del rischio epidemiologico nel Paese. L'obiettivo, a questo punto, deve essere quello di far ripartire con ordine il mercato delle revisioni.

Per cominciare, vale la pena mettere in luce come la generalizzata dilatazione dei tempi di revisione stia ingenerando non poche preoccupazioni sul piano della sicurezza stradale. Con la ripartenza a pieno regime di tutte le attività, sono ripresi anche gli spostamenti di mezzi e persone. Nel nuovo scenario gli utenti sono spinti a privilegiare l'impiego dei

mezzi propri, poiché di certo più congeniali al bisogno di evitare assembramenti. Il riversamento sulle strade di molti veicoli in attesa di revisione è dunque conseguente.

Allo stesso tempo, va posta particolare attenzione sul tema della programmazione dell'attività dei centri di controllo privati. Da questo punto di vista, lo slittamento delle scadenze ha rallentato l'ordinario avanzamento del lavoro che normalmente si sviluppa nel corso dell'anno. Risulta indispensabile, pertanto, scongiurare che le imprese del settore evadano entro l'estate un numero circoscritto di revisioni, per dover fronteggiare poi, nell'arco di pochi mesi, un consistente carico di pratiche e operazioni, in grado di interessare circa tre milioni di veicoli.

Grafico 1: Valori del progressivo di revisionato auto e moto (confronto 2016-2020)

Progressivo a giugno 2016 auto e moto (Osservatorio Revisioni)	Revisioni 8.496.635
<i>Progressivo a febbraio 2016 auto e moto (Osservatorio Revisioni)</i>	<i>2.477.961</i>
<i>Revisionato marzo 2020 (Direzione generale per la motorizzazione)</i>	<i>670.000</i>
<i>Revisionato aprile 2020 (Direzione generale per la motorizzazione)</i>	<i>270.000</i>
<i>Revisionato maggio 2020 (Direzione generale per la motorizzazione)</i>	<i>1.400.000</i>
<i>Revisionato giugno 2020 (Direzione generale per la motorizzazione)</i>	<i>1.707.152</i>
Totale progressivo a giugno 2020	6.525.113
Revisioni "mancanti" al 30 giugno 2020	1.971.522

La mole di revisioni che manca all'appello, in virtù della proroga comunitaria, non può che continuare ad aumentare alterando in modo preoccupante i flussi di lavoro e, quindi, anche di natura finanziaria, in grado di compromettere la sostenibilità economica delle imprese del settore.

Grafico 2: I numeri relativi alle revisioni mancanti nel 2020

Revisioni mancanti al 30 giugno 2020	1.971.522
<i>Mancate entrate dei centri privati (mln euro)</i>	88.718.490
<i>Diritti della Motorizzazione (mln euro)</i>	20.109.524
<i>Iva versata all'erario (mln euro)</i>	20.148.955
<i>Corrispettivo del servizio postale (mln euro)</i>	2.878.422
Totale mancato ricavo (mln euro)	131.855.391

Infine, dai dati pervenuti dalla Motorizzazione, le revisioni dei veicoli con massa complessiva a pieno carico maggiore a 35 quintali, eseguite dagli uffici periferici della Motorizzazione, ammontano a mano di 800mila l'anno, mentre le revisioni fatte dai centri privati di controllo, circa 9.000 centri diffusi capillarmente su tutto il territorio, superano i 16 milioni l'anno. Risulta pertanto chiaro il rapporto di forza numerica dei centri privati al servizio della sicurezza stradale.

Tutto ciò considerato, è necessario intervenire a livello europeo affinché vengano garantite le condizioni essenziali di sicurezza dei veicoli e, nel contempo, rimossi gli ostacoli che di fatto impediscono il libero articolarsi dell'agire economico.

L'Italia, in qualità di Stato membro dell'Unione, dovrebbe fare immediato ricorso alla clausola di esonero dall'applicazione della proroga di sette mesi prevista dall'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (UE) 2020/698, sul presupposto, normativamente stabilito,

di aver adottato misure adeguate all'esigenza di attenuare le difficoltà connesse alla effettuazione degli accertamenti tecnici ovvero al rilascio della relativa certificazione.

In altre parole, possiamo asserire che il nostro Paese abbia affrontato con rigore ed efficacia le circostanze straordinarie indotte dall'epidemia, in virtù delle tempestive scelte normative e dei protocolli di sicurezza per l'appropriato svolgimento dell'attività di revisione. Ragion per cui, si chiede che il Governo si attivi di fronte alla Commissione europea per conseguire l'esenzione dall'obbligo del posticipo *de quo*, specie per i veicoli con massa inferiore alle 3,5 t.

2.2. L'affidamento dei collaudi ai centri di controllo privati

Vale la pena inoltre rilevare come i centri di controllo privati possiedano tutte le credenziali per eseguire i collaudi in caso di modifiche strutturali sul veicolo. A disciplina vigente, spetta invece agli uffici della motorizzazione civile: a) l'esclusivo compito di svolgere l'attività di revisione sulle categorie di veicoli superiori ai 35 quintali non ricomprese dalla disposizione introdotta nella legge di bilancio per il 2019, unitamente a tutte le tipologie di rimorchi; b) il compito di svolgere i collaudi e le revisioni straordinarie a cagione di incidenti stradali, di verifiche sulla persistenza dei requisiti richiesti per la circolazione e di comportamenti negligenti.

Occorre tuttavia tener conto dello *status* di oggettiva difficoltà in cui versano gli uffici periferici della motorizzazione civile. Le carenze di organico si ripercuotono inevitabilmente sui tempi di attesa (che in taluni casi possono arrivare fino ad un anno) per quanto riguarda la revisione dei mezzi pesanti, il collaudo sui ganci traino, il controllo sugli impianti di alimentazione supplementare e di trasformazione. Anche in considerazione dell'obbligo di cadenza annuale della revisione sui mezzi pesanti, tutto ciò finisce con il produrre rilevanti disagi nel settore del trasporto su gomma e, più in generale, nel mondo dell'autoriparazione, senza considerare, oltretutto, le ricadute che l'allungamento dei tempi del disservizio genera in termini di sicurezza stradale.

Peraltro, la direttiva europea 2014/45, «relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi», non ha distinto il ruolo degli ispettori svolgenti attività di supervisione e controllo a seconda del peso o della massa dei veicoli. A condizione che gli ispettori soddisfino i requisiti minimi di competenza e formazione, si evince che per la normativa europea essi sarebbero di per sé idonei a svolgere le proprie prerogative, indipendentemente cioè dalle caratteristiche tecniche possedute dal veicolo a motore sottoposto a revisione.

Muoverebbe in tale direzione, pertanto, la scelta di affidare alle imprese di autoriparazione la concessione dell'intero servizio, estendendo l'autorizzazione agli

interventi di collaudo, in quanto già oggi i centri di controllo sarebbero in grado di portare a termine in maniera autonoma le relative operazioni¹.

Diversamente, è necessario dire no all'ipotesi paventata durante i lavori di conversione del cosiddetto «Decreto Rilancio», tesa ad attribuire agli ispettori l'intera gestione degli accertamenti tecnici. Ciò nell'ottica di sopperire impropriamente alle carenze organizzative che interessano la Motorizzazione, slegando la figura dell'ispettore dal ruolo oggi esercitato all'interno del centro di revisione. Senonché tale soluzione risulta incoerente con l'attuale impianto normativo, che colloca al centro del sistema l'impresa autorizzata alla revisione, abilitata a svolgere in regime di sussidiarietà una funzione eminentemente pubblica, a garanzia della sicurezza stradale.

¹ Sul punto cfr. allegato 1, in cui è elaborata una rappresentazione dei costi ricadenti sugli utenti nel caso di conferimento ai centri di controllo privati dei collaudi.

2.3. L'adeguamento delle tariffe per le operazioni di revisione

V'è da evidenziare, poi, il tema della fissazione delle tariffe per le operazioni di revisione. A partire dal 2015, i centri di controllo privati hanno dovuto adeguare le proprie officine e dunque l'organizzazione del lavoro di revisione al protocollo informatico MCTCNet2 adottato in sede ministeriale. Allo scopo di monitorare il procedimento di revisione e tracciarne gli esiti, l'approvazione del protocollo ha comportato, per i centri di controllo, un incremento netto dei costi fissi annuali e il sostegno di considerevoli investimenti. Senonché, le finalità del protocollo risultano tuttora disattese, vanificando, in tal modo, gli sforzi economici e organizzativi sopportati dalle imprese. Per contro, le tariffe stabilite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le operazioni di revisione svolte dai centri di controllo privati risultano ferme al 2007. Il dato suggerisce che il calcolo delle tariffe fissate in base al Codice della strada non considera gli intervenuti mutamenti normativi e quindi la richiesta di nuove competenze e attrezzature per lo svolgimento della funzione di revisione. Così facendo, tuttavia, si mette a repentaglio la sostenibilità stessa delle imprese.

La sicurezza stradale non può prescindere da un ritorno adeguato in termini di costi sostenuti. Un aggiornamento dell'ammontare delle tariffe non appare più rinviabile: il compenso per svolgere le operazioni di revisione e collaudo dei veicoli – in linea con quanto previsto a livello europeo – deve risultare commisurato al lavoro svolto, nonché alle professionalità, alle strutture e alle attrezzature impiegate. In tal senso, si propone di collegare la quantificazione della tariffa di revisione alla variazione annuale dell'inflazione accertata dall'Istat e di sanare, al contempo, il mancato adeguamento per il periodo pregresso².

² Sul punto si v. invece l'allegato 2, che offre un prospetto circa l'adeguamento tariffario.

2.4. L'estensione delle attribuzioni dei centri di controllo privati alla revisione dei cosiddetti mezzi pesanti

In linea subordinata, risulta doveroso portare a termine il percorso di revisione dell'articolo 80 del Codice della strada avviato ad inizio legislatura. Al fine di azzerare le lungaggini e le attese di natura burocratica, la legge di Bilancio per il 2019 ha apprestato un'apprezzabile ma non risolutiva misura intesa ad alleggerire il carico di lavoro ricadente sugli uffici della motorizzazione civile. Tale disposizione, infatti, a condizione che si tratti di trasporto merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata, ha esteso la sfera di attribuzioni dei centri di controllo privati alla revisione dei mezzi pesanti.

Tuttavia, in mancanza del decreto ministeriale necessario ad attuare la misura, i centri di controllo privati sono posti, di fatto, nella condizione di inoperatività rispetto all'esercizio delle nuove attribuzioni. Pertanto, essendo già scaduto il 30 gennaio 2019 il termine per l'adozione del predetto decreto, si chiede al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di ottemperare a quanto prescritto dalla legge di bilancio per il 2019.

Inoltre, stante la prossimità degli interventi tecnici richiesti, si conviene sulla opportunità di ricomprendere in capo ai centri di controllo anche la revisione di tutte le tipologie di rimorchi, semirimorchi e veicoli destinati al trasporto di merci non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP). Ragion per cui, l'adozione del decreto rappresenta anche l'occasione per stabilizzare definitivamente il portato del citato articolo 80.

2.5. L'attività di supervisione del settore della revisione

Dopodiché, è il caso di operare un tagliando circa il processo di decentramento amministrativo che, sul finire degli anni novanta, ha investito anche il settore delle revisioni periodiche. In base a questo nuovo indirizzo, l'esercizio delle funzioni attribuite alle Province, sia in ordine al rilascio dell'autorizzazione alle imprese di autoriparazione per l'esecuzione delle revisioni che al controllo amministrativo svolto dalle stesse Province sulle imprese autorizzate, ha rivelato significativi profili di criticità su cui è bene porre un rimedio.

Sebbene le imprese di autoriparazione che intendano svolgere le attività connesse alla verifica e al controllo sui veicoli a motore debbono possedere specifici requisiti tecnico-professionali, determinate attrezzature e locali idonei, precisati nel regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada, talvolta gli enti provinciali tendono a rilasciare le nuove autorizzazioni in maniera eccessivamente lasca. Di conseguenza, si è favorito l'ingresso nel mercato delle revisioni di imprese che, con ogni evidenza, non presentano tutte le caratteristiche prescritte dalla normativa di riferimento.

Per queste ragioni, è essenziale che le competenti articolazioni amministrative del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti siano poste nelle condizioni di dispiegare quella azione generale di supervisione e controllo che le sono proprie.

2.6. La formazione degli ispettori dei centri di controllo privati

Questione altrettanto rilevante, in ultimo, è quella relativa alla piena attuazione della disciplina concernente gli ispettori dei centri di controllo privati che svolgono la revisione dei veicoli a motore, prestando, da questo punto di vista, particolare attenzione al tema della formazione dei detti profili.

Giova premettere che nel nostro ordinamento il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 19 maggio 2017, n. 214, in recepimento della direttiva europea 2014/45, ha previsto l'introduzione di un profilo altamente specializzato, vale a dire l'ispettore autorizzato ad eseguire i controlli tecnici presso i centri di controllo in sostituzione del responsabile tecnico delle revisioni.

Tuttavia, ad oltre un anno di entrata in vigore del citato decreto ministeriale, non si può affermare che si sia realizzato un nitido inquadramento della predetta figura. Corre l'obbligo evidenziare come i corsi di preparazione tesi al conseguimento della qualifica di ispettore hanno accumulato notevoli ritardi, benché il 17 aprile 2019 sia intervenuto sul punto un accordo in Conferenza Stato-Regioni inteso a regolamentare i criteri di formazione degli ispettori. È chiaro che il ritardo prodotto dalle Regioni nell'attivazione dei corsi può ingenerare una carenza del numero degli ispettori disponibili sul mercato, non potendosi escludere, quindi, un inevitabile rialzo degli onorari richiesti dagli stessi ispettori.

Parimenti, il modo tramite cui sono stati progettati i corsi di formazione implicherebbe una riconsiderazione almeno in ordine al monte ore previsto. Duecentonovantasei ore di formazione teorico-pratica, unitamente alla acclarata esperienza, rappresentano una sproporzione rispetto al lavoro concretamente svolto. Peraltro, i ritardi già maturati nell'avvio dei corsi e, insieme, il consistente allungamento dei tempi richiesti per la formazione dei nuovi ispettori sono aspetti che rischiano di inibire la garanzia di un fluido *turnover* del personale.

Da questo punto di vista, occorre che il Governo si faccia carico delle richiamate istanze, individuando – in stretta collaborazione con le Regioni – una normativa transitoria, onde



evitare che il collaudato sistema dei controlli periodici si inceppi, con gravi ripercussioni sul libero svolgimento dell'iniziativa economica e sul fronte della sicurezza stradale.

