

*Alla Attenzione del  
Presidente Commissione Trasporti  
e agli Onorevoli membri  
della IX Commissione  
della Camera dei Deputati*

**Roma, 11 febbraio 2019**

## **MODIFICHE/INTRODUZIONI AL NUOVO CODICE DELLA STRADA**

RingraziandoVi della opportunità concessa, CONFARCA, quale Organizzazione maggiormente rappresentativa in ambito nazionale delle autoscuole, studi di consulenza automobilistica e scuole nautiche, riconfermata con Decreto Dirigenziale 2 marzo 2011 dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, presa in esame la documentazione da Voi trasmessa, ritiene di proporre a codesta Commissione le segnalazioni che più diffusamente gli associati dal territorio nazionale hanno fatto pervenire alla Presidenza.

### **ART.115 CDS**

**Sarebbe auspicabile prevedere l'obbligo di svolgere almeno due ore di corso di "primissimo soccorso" prima di svolgere l'esame di teoria per il conseguimento della patente di categoria B, presso le autoscuole, all'interno dell'attuale Art. 115.**

*Oltre il 97% dei candidati al conseguimento delle patenti di guida sono, infatti, allievi di autoscuola. Si ritiene opportuno sfruttare questa formidabile occasione di formazione per impartire, ai futuri conducenti, in maniera diffusa, nozioni di primissimo soccorso che possono essere utili nel caso in cui, i futuri conducenti, dovessero trovarsi sul teatro di un incidente stradale.*

### **ART. 117 CDS**

**Sarebbe altrettanto auspicabile prevedere che chi svolge il percorso delle guide accompagnate non venga sottoposto per un anno alle limitazioni di guida di autoveicoli con rapporto potenza peso non superiore a 55 kW/t.**

*Chi segue un corso di guida accompagnata, a partire dai 17 anni di età, secondo quanto già previsto dall'art. 115, comma 2 bis e ss. del codice della strada ha già maturato un'esperienza tale da consentirgli di condurre con sufficiente affidabilità un veicolo in ogni situazione di traffico. Questa proposta andrebbe ad incentivare ad effettuare tale percorso virtuoso della guida accompagnata che, in Francia, ha consentito una rilevante riduzione degli incidenti dei conducenti neopatentati e non creerebbe problemi alle famiglie che hanno in dotazione un solo veicolo con rapporto potenza peso superiore a 55 kW/t.*

## **Art. 119 CDS**

**Nel caso specifico, si può prevedere che,**

- 1. in caso di riporto dell'esame di teoria, non debba essere prodotto un nuovo certificato medico, salva l'ipotesi che il precedente certificato avesse validità limitata massimo ad un anno.**
- 2. che in caso di estensione della patente, quando si vuol conseguire una categoria per la quale sono richiesti gli stessi requisiti delle categorie già possedute, non occorra produrre nuovo certificato medico.**

*Con la proposta sub 1) si prevede espressamente, come peraltro già individuato dal comma 4 e 5 dell'art. 119 del codice della strada, che il certificato medico deve essere stato rilasciato in data non anteriore a tre mesi dalla presentazione dell'istanza di conseguimento della patente di guida. Nel caso in cui un candidato, nel corso dei sei mesi di validità dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida non riesca ad effettuare le due prove utili per conseguire la patente è consentito, da una disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione far salvo l'esame di teoria e chiedere una nuova autorizzazione ad esercitarsi alla guida (di cui all'art. 122 c.d.s.), che consente a candidato di sostenere, nell'arco degli ulteriori 6 mesi, due esami di guida.*

*Ad oggi, all'istanza di riporto dell'esito di teoria e rilascio di nuova autorizzazione ad esercitarsi alla guida, è necessario allegare un nuovo certificato medico ed il candidato deve, dunque, sostenere una ulteriore spesa di 100/120 euro. Tenendo conto che in realtà questa non è una nuova istanza ma, più tecnicamente, un'estensione dell'istanza precedente, per la quale, comunque, il candidato deve produrre le attestazioni di pagamento delle dovute imposte di bollo e delle tariffe di cui alla legge 1 dicembre 1986, n. 870, e tenuto conto che, in ogni caso, un certificato medico consente ordinariamente ad un conducente di guidare un veicolo a motore per 10 anni, si ritiene, da una parte, che la mancata richiesta del certificato medico non determini minori entrate per l'erario e, dall'altra, che non vengano meno i requisiti di sicurezza stradale.*

*Le considerazioni espresse sub 1) valgono anche per la proposta di cui sub 2). Chi è già titolare di patente di categoria B in corso di validità ed intenda conseguire anche la categoria A (per la quale sono previsti gli stessi requisiti di idoneità psicofisica prevista per la predetta categoria B), non avrebbe necessità di produrre nuovo certificato medico ed in tal modo il candidato non deve affrontare le spese di rilascio di un nuovo certificato medico. Resta inteso che al conducente che estenda la sua categoria di patente sarà rilasciato un nuovo documento di guida con validità residuale, rispetto alla patente precedentemente posseduta.*

## **ART. 122 CDS**

**Relativamente all'articolo in questione, si ritiene utile suggerire la necessità di prevedere l'obbligatorietà guida certificate per conseguimento patente cat. A1, A2 e A, auspicando alcune modifiche, come prevedere che:**

- 1. possano essere svolte esercitazioni di guida su veicoli di autoscuola, prima del superamento dell'esame di teoria**
- 2. il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti debba, entro 12 mesi, prevedere criteri per la registrazione in tempo reale, nel sistema informatico della D.G. Motorizzazione, delle guide certificate**
- 3. le ore previste per le esercitazioni certificate di guida notturna siano sostituite da 2 ore di Ecoguida**
- 4. chi ha svolto il percorso della guida accompagnata non debba attendere 30 giorni per prenotarsi all'esame pratico**
- 5. si possa eliminare l'obbligo di esercitarsi in luoghi poco frequentati per i candidati al conseguimento delle categorie AM, A1, A2, A e B1**

*In un trend di generale riduzione dell'incidentalità stradale restano, comunque alti i sinistri che vedono coinvolti i conducenti di veicoli a due ruote. Per questo motivo si chiede di rafforzare la formazione dei conducenti di veicoli a due ruote, rendendo obbligatorie almeno sei ore di esercitazioni certificate, secondo quanto già previsto dall'art. 122, comma 5 bis del codice della strada, per i candidati al conseguimento della categoria B.*

*Nel 2010 per motivi di ordine pubblico, è stato previsto di rilasciare l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida solo a candidati che avevano superato l'esame di teoria. Tale previsione, certamente logica da una parte, è a discapito, dall'altra, di un'efficace azione didattica da parte dell'autoscuola che, in sede di formazione dei candidati, riuscirebbero ad illustrare meglio gli stessi*

*nozioni fondamentali di sicurezza e circolazione stradale, se nella fase di preparazione all'esame di teoria effettuassero anche alcune esercitazioni pratiche.*

*L'introduzione di alcune ore di guida certificate, per il conseguimento delle patenti di guida delle categorie B, del conseguimento della carta di qualificazione del conducente e per il conseguimento dell'abilitazione di istruttore di guida ha fatto emergere il fenomeno di false attestazioni, da parte di alcuni operatori del settore che agiscono in maniera truffaldina, che dichiarano mendacemente di aver svolto dette esercitazioni.*

*Da qui la necessità, attraverso strumenti informatici direttamente collegati con il CED della Direzione Generale per la Motorizzazione, di registrazione dei periodi di esercitazione. Gli strumenti per verificare dette attestazioni già sono presenti in commercio e sono offerti alle autoscuole a prezzi assolutamente sostenibili da parte delle stesse.*

*Attualmente, per il conseguimento della patente di categoria B il candidato deve svolgere sei ore di esercitazione obbligatorie, di cui almeno due in orario notturno. Si chiede di sostituire tali due ore di guida notturna (la cui valutazione, peraltro non è prevista dall'allegato III alla direttiva 2006/126/CE) con due ore di Ecoguida espressamente previste quale parametro di valutazione dalla predetta normativa.*

*Attualmente, l'art. 121, del codice della strada prevede che, dal rilascio dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida, il conducente deve attendere almeno 30 giorni per prenotarsi per l'esame di guida. Tale termine è finalizzato a far acquisire al candidato la necessaria abilità, attraverso le opportune esercitazioni, per sostenere nella massima sicurezza l'esame di pratico. Si ritiene, tuttavia, che i candidati che hanno seguito il percorso di guida anticipata abbiano oramai una padronanza del veicolo tale che non vi sia la necessità di prevedere questo termine di 30 giorni.*

*I candidati al conseguimento delle categorie di patenti utili per la guida di veicoli a due ruote, devono, in sede d'esame, svolgere alcune manovre, previste dall'allegato III alla direttiva 2006/126/CE, quali l'attraversamento di incroci, il sorpasso, la guida in autostrada ed in strade extraurbane, la guida attenta agli altri utenti della strada.*

*Tuttavia, ad oggi, l'art. 122 del codice della strada prevede che, sui veicoli su cui non possa prendere posto l'istruttore di guida (come appunto i motocicli) debba avvenire in "luoghi poco frequentati". Si ritiene tale norma prevista dal citato art. 122, estremamente penalizzante ai fini di una corretta preparazione all'esame pratico. Si chiede quindi l'eliminazione di detta disposizione e la previsione che i candidati al conseguimento delle categorie A1, A2 ed A indossino un particolare*

*abbigliamento identificativo, le cui caratteristiche dovrebbero essere individuate da un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

## **ART. 230 CDS**

**Infine si ritiene utile prevedere che i corsi di educazione stradale possano essere svolti solo da soggetti in possesso di abilitazione di insegnante di autoscuola in corso di validità.**

*Spesso i corsi di educazione stradale, quando svolti, sono tenuti da persone assolutamente non qualificato non solo dal punto di vista tecnico, ma anche dal punto di vista formativo e pedagogico. Si chiede, di conseguenza, che tali corsi siano riservati esclusivamente a personale altamente specializzato, come gli insegnanti di teoria delle autoscuole, con abilitazione in corso di validità, che sia per conseguire detta abilitazione, sia per rinnovarla, devono seguire percorsi didattici estremamente complessi che prevedono, espressamente, lo studio delle tecniche di comunicazione e di metodi di insegnamento.*

## **ART. 80 CDS**

**Legge 145/2018 art. 1 comma 1049.**

*All'articolo 80, comma 8, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t » sono sostituite dalle seguenti: « o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP) ».*

E' evidente come queste nuove procedure possano far nascere dei dubbi in merito a diverse questioni, tra le quali certezza della sicurezza stradale e della effettiva presenza dei veicoli alle fasi di revisione, correttezza delle funzioni di ispezione, esclusione dal settore di migliaia di operatori ex *lege* 264/1991 nonché sulla validità ed attualità di precedenti e recenti istituti normativi e di consolidata giurisprudenza di merito e di legittimità relativamente a reati compiuti nell'esercizio dell'attività di centri di revisione privati già operanti ex art. 80 C.d.S. ovvero 1) Decreto del Ministro dei Trasporti n. 214 del 19 maggio 2018, e 2) Circolare MIT RU4791 del 27 febbraio 2017 e 3) Legge 145/2018 c.372.

**Possibile operatività suddivisa tra tre diversi attori: tecnici del settore privato per le valutazioni strumentali, controlli visivi a cura di tecnici privati terzi o della P.A., fase finale del controllo della documentazione amministrativa con relativa emissione immediata della certificazione da parte di Consulenti abilitati.**

In ottica di suddivisione dei compiti tutto l'iter di visita e prova si dovrebbe svolgere in tre fasi, anche in momenti diversi della giornata:

1) anzitutto il Centro di revisioni privato esegue le verifiche strumentali e predispone il referto tecnico sottoscrivendo (ex D.P.R. 445/2000 o altra formula predisposta ad *och*) la regolare esecuzione e la veridicità delle risultanze;

2) l'Ispettore incaricato (soggetto privato, terzo ed indipendente, incaricato di pubblica funzione o soggetto di diretta emanazione pubblica) effettua il controllo visivo relativo allo stato d'uso del veicolo, all'individuazione dello stesso, alla corrispondenza di ogni sua parte a quanto indicato nella carta di circolazione ed ogni altra attività finalizzata allo scopo;

3) il Consulente Automobilistico ex Legge 264/91 esegue il controllo della documentazione amministrativa (carta di circolazione, validità in corso della taratura del cronotachigrafo e corrispondenza della misura degli pneumatici con quanto indicato in documentazione, eventuale licenza trasporto merci conto proprio in corso di validità o iscrizione all'Albo degli autotrasportatori e REN, scadenza eventuale leasing, certificazione ADR e ATP quando prevista, dichiarazioni sostitutive e/o deleghe per la sottoscrizione del chilometraggio rilevato, altri eventuali documenti o carteggi) e, solo in caso di esito "regolare" confermato in tutte le fasi, emette nell'immediatezza il tagliando di "revisione regolare" e relativa certificazione mentre, in ipotesi diversa, procederà all'emissione del tagliando con esito "ripetere" o "sospeso dalla circolazione" solo ed esclusivamente previa indicazione dell'Ispettore incaricato.

In tal prassi la distribuzione dei compiti porterebbe ad una compressione dei tempi di valutazione in quanto le operatività eseguite in modo distinto permetterebbero un efficientismo ed un alto grado di rendimento ora non presenti ed, inoltre, la compresenza di tre soggetti (di cui il primo di diritto privato, il secondo di carattere pubblico o privato ma esercente pubbliche funzioni ed il

terzo privato ma pubblico ufficiale in quanto produttore di certificazioni facenti pubblica fede) sarebbe di maggior garanzia verso possibili azioni corruttive da parte di chiunque.

Il primo soggetto è richiamato nel testo del c. 1049 della L. 145/2018, necessita però una precisa definizione del ruolo, delle responsabilità e dell'eventuale regime sanzionatorio in caso di dichiarazioni mendaci o di irregolarità nell'esecuzione dell'incarico.

Il secondo soggetto, se diverso dal Dipendente pubblico, è figura già delineata dal sopra citato D.M. dei Trasporti n. 214 del 19 maggio 2018 e pertanto già definito nei requisiti e nel ruolo.

Il terzo è già capillarmente presente ad ogni livello territoriale con migliaia di punti di servizio autorizzati, istituito dalla L. 264/1991, già operante in qualità di Pubblico Ufficiale come Sportello Telematico dell'Automobilista (D.P.R. 19 settembre 2000, n. 358), come Centro Servizi Motorizzazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 art. 251 c.2) e quale Autenticatore di atti di alienazione di beni mobili registrati (D.L. 4 luglio 2006, n. 223 art. 7 convertito dalla legge n. 248 del 4 agosto 2006).

In tal guisa detta riorganizzazione sarebbe garante del buon esito dell'operato qui considerato, senza alcun aggravio in termini economici per lo Stato, in pieno rispetto delle prescrizioni Costituzionali, avendo cura e giusta attenzione alla salvaguardia dei valori fondamentali quali la vita e la salute di tutti gli amministrati ed il rispetto per l'ambiente, previo regolare svolgimento delle operazioni finalizzate alla realizzazione del pubblico interesse e benessere, della libera iniziativa privata, del buon andamento della azione Pubblica, principi la cui preservazione non può essere esclusivamente affidata alla sfera privata.

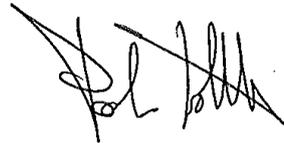
***Legge 145/2018 art. 1 comma 1050.***

*Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, dà attuazione delle modifiche apportate dal comma 1049 nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.*

Si ritiene la necessità di una moratoria di almeno un anno del termine indicato dal comma 1050 della Legge 145/2018, finalizzata alla formazione di un congruo numero di Ispettori privati indipendenti ed alla predisposizione della decretazione attuativa da parte del competente M.I.T. previo coinvolgimento di tutti i soggetti interessati da questa normativa qui in analisi.

*RingraziandoVi per l'attenzione dedicata, a nome dell'associazione che presiedo, porgo cordiali saluti e assicuro la massima disponibilità a confrontarci per ogni opportuna iniziativa nell'interesse primario della sicurezza della circolazione stradale.*

*Il Presidente  
Paolo Colangelo*



**Alla Camera dei Deputati**  
**IX Commissione Trasporti**  
**P.zza Montecitorio**

**Esegesi, valutazione e rilievo di possibili criticità in merito al disposto dei commi 1049 e 1050 della L. 145/2018 relativi alle revisioni dei veicoli di massa complessiva superiore a 3,5 ton.**

**Il testo dei commi in oggetto:**

*1049. All'articolo 80, comma 8, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t » sono sostituite dalle seguenti: « o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP) ».*

*1050. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, dà attuazione delle modifiche apportate dal comma 1049 nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.*

--- 0 ---

**Interpretazione critica e processo valutativo.**

E' evidente come queste nuove procedure possano far nascere dei dubbi in merito a diverse questioni, tra le quali:

- **Sulla certezza della sicurezza stradale**, perché viene meno il ruolo di imparzialità e terzietà del soggetto certificatore del centro di revisione privato.

Tale ipotesi potrebbe ricevere obiezioni con particolare riferimento alla (presunta) efficacia delle procedure per i veicoli inferiori alle 3,5 ton. che oggi, come noto, è di competenza esclusiva dei centri di revisione privati.

Ma la particolarità dei veicoli in parola, al di là della previsione di esclusione per quelli c.d. ADR o ATP (attività che peraltro consiste in un mero controllo amministrativo e visivo), per fattori quali dimensioni, pesi, ore di lavoro, deterioramento strutturale, modalità d'uso, eccezionalità, inquinamento ed altri, deve far riflettere che la sicurezza stradale non può essere demandata ad un soggetto *de jure privatorum*, controllore che lavora per il controllato e dallo stesso pagato, quindi operatore tecnico finalizzato al lucro in un contesto in cui il potere di gestione dei rapporti sarebbe (*rectius*, sarà) fortemente sbilanciato a favore di coloro che prima sono clienti e poi utenti, al *suk* della revisione facile in un mercato di settore atomizzato e costretto a cedere alle pressioni della committenza e ad un ambiente pesantemente condizionato da livelli di concorrenza estremi.

Si pensi al potere contrattuale dei possessori di grandi flotte di veicoli industriali ma anche, nei confronti di una piccola officina, del singolo soggetto autotrasportatore monoveicolare a fronte delle inevitabili richieste di una "chiusura di un occhio, meglio due" in sede di revisione.

Si pensi anche alla complessità dei controlli da porre in essere, partendo da una adeguata perizia per l'interpretazione di una carta di circolazione di un veicolo industriale, nella sua interezza ovvero per tutti i dati ivi compresi (riferimenti a normative nazionali ed europee antiinquinamento, prescrizione pneumatici, carrozzerie ed attrezzature particolari, organi di traino, presenza di licenze od autorizzazioni, condizioni di eccezionalità ed altri), degli eventuali allegati tecnici, dalla necessità di particolare esperienza dei soggetti preposti nell'individuazione dei più critici fattori di rischio, usura e deperimento dei diversi componenti dei veicoli in esame.

- **Sulla certezza della effettiva presenza dei veicoli alle fasi di revisione**, i sistemi di controllo attuali sono ancora carenti in tal senso, sono realtà i tanti casi rivelatesi di sostituzione di veicoli o addirittura delle sole targhe identificatrici dei predetti al momento delle verifiche e prove tecniche, a dimostrazione di ciò si rinvia alle indagini condotte dalle forze dell'ordine<sup>1</sup> e a consolidata giurisprudenza di merito e di legittimità per simili fattispecie (Tra tante, vedi Cassazione sent. 17342/17 – Cassazione sent. 35839/2008).

- **Sulla correttezza delle funzioni di ispezione**, in due sensi ovvero, da un lato compromissibili per i rapporti di cui appena sopra, dall'altro possibilmente penalizzanti in modo esagerato perché in potenza finalizzate anche a costituire motivo di maggior lavoro e di maggior lucro e conseguente costo a carico dell'inconsapevole cittadino (lavori di meccatronica ed altro non indispensabili, inutile sostituzione di ricambi, frutti di *mala gestio* al fine di procurare altre utilità, non si dimentichi che i centri di revisione esistenti sono per la stragrande maggioranza appendici di officine meccaniche per le quali le operazioni di revisione sono principalmente un viatico per incrementare le proprie prestazioni legate alla principale attività).

- **Dell'esclusione dal settore di migliaia di operatori ex lege 264/1991**, che attualmente gestiscono per la quasi totalità tutte le migliaia di operazioni di gestione e prenotazione delle revisioni, in via telematica e senza alcun aggravio per l'erario, quali capillari punti di servizio presenti in tutto il territorio nazionale, anche nei minori Comuni, che esercitano sia attività di diritto privato come altre di carattere pubblicistico (Sportello Telematico dell'Automobilista, attività autenticatoria di atti di alienazione di beni mobili registrati, agenti riscossori conto Stato, Regioni e Provincie) che si troverebbero, se esclusi da questa gestione, in obbligata condizione di tagliare centinaia, anzi migliaia di posti di lavoro.

- **Sulla validità ed attualità di precedenti e recenti istituti normativi e di consolidata giurisprudenza di merito e di legittimità relativamente a reati compiuti nell'esercizio dell'attività di centri di revisione privati già operanti ex art. 80 C.d.S. :**

**1) Decreto del Ministro dei Trasporti n. 214 del 19 maggio 2018**, è anche indispensabile qui rammentare l'esistenza di un atto amministrativo che aveva individuata una forma di privatizzazione

---

<sup>1</sup> Ad esempio vedasi seguente indirizzo, consultato in data 2.1.2019 - <http://www.ladige.it/territori/basso-sarcaladro/2017/09/28/scambio-targhe-finte-revisioni-lindagine-polizia-video>  
00143 ROMA - Via Laurentina, 569  
infoline 06.5914598 fax 06.5926259  
[www.confarca.it](http://www.confarca.it) ▪ e-mail [confarca@confarca.it](mailto:confarca@confarca.it)

attraverso l'intervento nei centri di revisione privati di particolari soggetti, liberi professionisti abilitati all'uopo, terzi ed indipendenti rispetto a dette strutture, ovviamente considerata ferma la programmazione e gestione in seno agli uffici della motorizzazione civile alla quale sarebbe restata la possibilità di intervento con propri tecnici, mantenendo inoltre il ruolo di controllo e supervisione, la gestione delle prenotazioni e della concessione delle sedute in aree private attrezzate nei modi prescritti.

Trattasi del decreto del ministero dei Trasporti n. 214 del 19 maggio<sup>2</sup> scorso, in recepimento delle nuove regole per tutti gli Stati Membri per la revisione periodica degli autoveicoli previsti dalla direttiva 2014/45 Ue<sup>3</sup>, che tra le principali novità introduce la previsione della figura dell'ispettore del centro di controllo in sostituzione di quella dell'attuale responsabile tecnico delle revisioni, con controlli tecnici effettuati nei centri di controllo privati da ispettori del Ministero dallo stesso abilitati e da ispettori indipendenti allo scopo formati ed autorizzati<sup>4</sup> e che al suo art. 13 c.3 recita espressamente come “... *Al momento di effettuare un controllo tecnico, l'ispettore deve essere esente da conflitti di interesse, in modo da assicurare che sia mantenuto un elevato livello di imparzialità ed obiettività secondo quanto stabilito con provvedimento della autorità competente.*”

Rilevano in tal senso anche il D.D. n. 211 del 18 maggio 2018 e la Circolare MIT - 30/10/2018 - Prot. n. 26868<sup>5</sup> riportanti le prime indicazioni operative a dimostrazione di come questa regolamentazione avesse già affrontato e risolto il nodo delle carenze di personale tecnico, mantenendo, *repetita juvant*, i criteri di terzietà necessari, senza maggiori oneri per lo Stato e garantendo nel contempo la funzione di carattere pubblicistico indispensabile per tale servizio, potendo in tal modo programmare anche le revisioni di quei veicoli che non sono assoggettati a visita e prova da oltre un ventennio (rimorchi di p.c.p.c. fino a 3,5 ton ed in previsione le macchine agricole).

La giustificazione dell'intervento normativo *de quo* sembra quindi doversi ascrivere alle carenze di risorse umane del MIT e di conseguenza degli uffici provinciali delle motorizzazioni, la soluzione

---

<sup>2</sup> Consultato in data 2.1.2019 - <http://www.patente.it/normativa/decreto-ministero-dei-trasporti-19-05-2017-n-214-controlli-tecnici-periodici-dei-veicoli-a-motore-e-dei-loro-rimorchi?idc=3543>

<sup>3</sup> Consultato in data 2.1.2019 - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0045>

<sup>4</sup> Consultato in data 2.1.2019 - [https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2017-07-04/revisioni-ispettori-terzi-160742.shtml?uuid=AEDhLiqB&refresh\\_ce=1](https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2017-07-04/revisioni-ispettori-terzi-160742.shtml?uuid=AEDhLiqB&refresh_ce=1)

<sup>5</sup> Consultato in data 2.1.2019 - <http://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=3823>

ora improntata non sembra essere la migliore delle risposte in quanto, come su detto, si poteva percorrere il progetto di intervento di **tecnici privati ma terzi** oppure rivedere il *quantum* ora corrisposto per ogni operazione tecnica di revisione fermo da decenni alla somma di 45 euro.

Di fatto, un controllo tecnico del genere non può oggi presentare un costo pari a 45 euro, tale valutazione è anacronistica e non tiene in conto l'aumento di controlli previsti negli ultimi anni, solo adeguandolo ad una somma superiore (ad esempio pari a 100 euro) si potrebbero incamerare risorse economiche sufficienti ad integrare le risorse umane carenti, anche previa assunzione di un numero adeguato di ispettori pubblici, *ergo* senza costi aggiuntivi per lo Stato e creando, nel contempo, diversi posti di lavoro per soggetti idonei al vero soddisfacimento del fattore riguardante la sicurezza stradale dei trasporti su gomma.

2) **Circolare MIT RU4791 del 27 febbraio 2017**, per l'introduzione di un *modus operandi* finalizzato al rispetto delle prescrizioni della direttiva 2014/45 EU, che prevedeva un chiaro quanto puntuale coinvolgimento delle officine meccatroniche eseguenti manutenzioni ordinarie e/o straordinarie dei veicoli, in base ad un corposo capitolato inserito nel corpo della stessa circolare, con imposizione di una conseguente dichiarazione (comprensiva di atto di assunzione di responsabilità relative), una dichiarazione formata *ex* D.P.R. 445/2000 al fine di dare sicurezza ad una attività di prerevisione finalizzata alla distribuzione delle responsabilità derivanti dall'operato qui valutato, tra controllore pubblico e manutentore privato.

In tal modo si sarebbe posta maggior attenzione al *facere* del soggetto privato e ridotto, anche in termini di tempistiche, l'impegno per la prestazione del controllore pubblico.

La disposizione qui considerata non ha avuto prosieguo in quanto successivamente lo stesso MIT ha prima prorogato i termini di avvio della stessa *sine die* e, successivamente, non ne è più stata riattivata l'applicazione.

I motivi di questo arresto procedurale sono molto probabilmente da individuarsi nella **opposizione delle associazioni di categoria delle officine meccatroniche**<sup>6</sup>, si rinvia anche al documento

---

<sup>6</sup> Il tema è stato immediatamente oggetto di particolare attenzione da parte dalle Associazioni di categoria che hanno ottenuto alcuni posticipi alla sua entrata in vigore, prevista, da ultimo, per il giorno 6 Giugno 2017 (avviso n° 13 dello stesso 27/04/2017). ... Con la nota del 25 Maggio 2017, viene comunicato che la Circolare RU 4791 DEL 27 Febbraio 2017, **viene prorogata, per la parte che riguarda l'obbligo di acquisire la dichiarazione delle officine preliminare alle** 00143 ROMA - Via Laurentina, 569  
infoline 06.5914598 fax 06.5926259  
[www.confarca.it](http://www.confarca.it) ▪ e-mail [confarca@confarca.it](mailto:confarca@confarca.it)

integrale consultabile all'indirizzo in nota a piè di pagina riportato<sup>7</sup>, del quale una parte significativa viene comunque qui riportata, per evidenziare la scarsa attenzione per il valore "sicurezza stradale" mostrata da dette associazioni delle officine, alle quali le regole qui considerate vorrebbero affidare il controllo: *"Con nota prot. n° RU/11423 del 25 maggio 2017, la Direzione Generale per la Motorizzazione, ha comunicato che in considerazione di quanto emerso nell'ambito di incontri tenutisi con le Associazioni di categoria interessate e delle problematiche sottoposte all'attenzione di questa Sede, si ritiene opportuno procedere alla sospensione della citata circolare nei suoi contenuti ad eccezione di quanto previsto al punto 2), di seguito riportato, per dar modo a questa Amministrazione di una sua più efficace rivisitazione."*

La situazione su descritta può certamente essere esplicativa del livello di scarso interesse di dette strutture in merito alla collaborazione per la garanzia del miglior possibile canone di sicurezza stradale, questa risultanza sommata alle su indicate possibili situazioni di conflittualità di interessi precedentemente evidenziate deve condurre ad una estremamente seria valutazione in merito al probabile avvento del fosco panorama qui considerato.

**3) L. 145/2018 c.372.** Paradossalmente anche nel novellato della Legge Finanziaria 2019 il comma richiamato propone una soluzione alla richiamata carenza di risorse umane destinate alle Motorizzazioni civili esattamente recitando: *"Per lo svolgimento delle necessarie ed indifferibili attività in materia di sicurezza stradale, di valutazione dei requisiti tecnici dei conducenti, di controlli sui veicoli e sulle attività di autotrasporto, e al fine di fornire adeguati livelli di servizio ai cittadini e alle imprese, è autorizzata, in deroga alla normativa vigente, l'assunzione a tempo indeterminato di 50 unità di personale, nell'anno 2019, da inquadrare nella seconda fascia retributiva della seconda area, presso il Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti."*

---

*operazioni di revisione, senza fissare un giorno preciso, sino a quando l'Amministrazione non avrà effettuato una sua efficace rivisitazione. Quindi, anche dopo il 6 giugno 2017, per la prenotazione delle revisioni, nessuna procedura preliminare e propedeutica presso le officine.* Vedasi comunicato CNA consultato in data 2.2.1019 - <http://www.cnafe.it/news-per-settore/news-trasporti/2392-procedure-operative-per-veicoli-superiori-a-35-quintali-proroga-sine-die-per-l-obbligo-della-dichiarazione-delle-officine-dal-6-giugno-2017-nuove-tempistiche-del-nastro-operativo.html>

<sup>7</sup> Consultato in data 2.1.2019 - *Risponde del reato di falsità ideologica (art. 479 c.p.) chi rilascia il tagliando di revisione nonostante il veicolo sottoposto a verifica presenti importanti difetti tecnici.*

<http://www.motorizzazione torino.it/Docucomuni/ODS062015AGG19.pdf>

00143 ROMA - Via Laurentina, 569

infoline 06.5914598 fax 06.5926259

[www.confarca.it](http://www.confarca.it) ▪ e-mail [confarca@confarca.it](mailto:confarca@confarca.it)

La previsione di cui sopra dispone l'assunzione di personale per l'anno 2019, ovviamente rimandando per i periodi successivi l'indicazione di altre eventuali assunzioni.

Questa autorizzazione in deroga alla vigente normativa in riferimento a nuove assunzione per il settore pubblico viene propriamente giustificata facendo richiamo alla necessità di garantire la sicurezza stradale con adeguati livelli di servizio.

Tale comma, precedente a quelli qui in disamina, contrasta con gli stessi in quanto gli obiettivi sono incoerenti tra loro, seppur trattandosi di parti di uno stesso impianto legislativo.

**4) Atti giurisprudenziali relativi all'attività in disamina**, vale anche considerare la copiosa e consolidata giurisprudenza riguardante atti e fatti configuranti fattispecie di reati per falso ideologico e falso materiale, a seguito della quale molte sono state le condanne nei confronti di gestori e proprietari di centri di revisione privati operanti *ex art. 80 Cds* per operazioni tecniche volutamente falsate o addirittura effettuate previa sostituzione delle targhe di veicoli inefficienti con altre di veicoli già ritenuti idonei alla circolazione, con la particolare attenzione al ruolo degli attori che, come noto, pur essendo soggetti privati, operando in concessione per la P.A. assumono la qualità di Pubblici Ufficiali<sup>8</sup> e rispondono pertanto del loro operato come fossero direttamente pubblici dipendenti.<sup>9</sup>

La motivazione di così tanta stratificata giurisprudenza che è entrata nel merito della questione *de quo* è pertanto da ascrivere e ricercarsi nella sleale concorrenza innescatasi tra i tanti centri di revisione sorti nel territorio, alla carenza di efficienti e costanti controlli, alla quasi obbligatorietà di tali centri a "non creare problemi" alla clientela fidelizzata seppur nella consapevolezza del conseguente abbattimento del livello di sicurezza stradale permettendo, in tal guisa, a veri e propri rottami di poter continuare a popolare le pubbliche vie innalzando il pericolo per tutta la comunità e mantenendo il livello di inquinamento atmosferico oltre ogni accettabile ipotesi.

Anche i dati statistici potrebbero dare un chiaro quadro della situazione *ante* e *post* anno 1998, periodo in cui vennero autorizzati i primi centri di revisione privati per i c.d. veicoli leggeri.

---

<sup>8</sup> Consultato in data 2.1.2019 - [http://www.rivistagiuridica.aci.it/fileadmin/Documenti/47011\\_03.pdf](http://www.rivistagiuridica.aci.it/fileadmin/Documenti/47011_03.pdf)

<sup>9</sup> Legge 241/1990 art. 1 c. 1 *ter*

Sono infatti praticamente ininfluenti, nel contesto generale e da allora, le percentuali riguardanti revisioni con esito “ripetere” ed ancor meno quelle con esito “sospeso dalla circolazione” malgrado il parco veicolare circolante si sia sempre più ridotto ad una obsolescenza imprevedibile, anche per la grave situazione economica conclamata nell’ultimo decennio, diversamente da quanto erano le risultanze della gestione esclusivamente riservata all’opera dei pubblici funzionari nel periodo antecedente la riforma dello stesso art. 80, quindi prima della concessione ai soggetti privati di tale pubblico ruolo.

**Evidenziazione delle possibili criticità di tale sistema normativo e possibili correttivi a garanzia del supremo interesse generale.**

Una situazione che, evidentemente, non può essere considerata sostenibile in genere ma, ancor minimamente se valutata nel contesto dei c.d. veicoli pesanti, per ovvi motivi già *supra* espressi e che, in questo nuovo quadro normativo, non può che essere valutata estremamente pericolosa e foriera di inarrestabili critiche, magari in occasione del prossimo disastro stradale imputabile ad inefficienze dei sistemi di sicurezza di veicoli coinvolti nello stesso.

A tutela di ogni *stakeholder* della strada necessita, quindi, individuare procedure idonee al *modus operandi* novellato dalle recenti norme in parola, riqualificando il ruolo del settore pubblico quale garante dell’incolumità di quello privato, mantenendo l’attuale sistema telematico di concessione di sedute programmate dagli uffici provinciali delle motorizzazioni civili e relative prenotazioni dei veicoli attraverso il collaudo sistema informatico presente nel “Portale dell’Automobilista” e gestito professionalmente dai tanti soggetti autorizzati *ex Legge 264/1991*, in modo tale da avere sempre un preciso dato a riguardo del regolare processo di revisione, della data ed ora dello stesso, prevedendo anche il ruolo di privati ispettori terzi ed indipendenti (e di un loro necessario *turnover*), adeguatamente formati per integrare le pubbliche risorse umane attualmente disponibili, istituendo sistemi di controllo efficienti ed efficaci e un correlato sistema sanzionatorio proporzionato alla particolare quanto delicatissima attività qui in esame.

E’ evidente che necessita un ricalcolo del valore del servizio, tale adeguamento sarebbe altresì necessario a coprire gli oneri per l’apparato ispettivo, oltre a quanto potrebbe essere utilmente introitato in caso di sanzioni amministrative pecuniarie eventualmente comminate per rilievo di attività illecite od illegali.

**Possibile operatività suddivisa tra tre diversi attori: tecnici del settore privato per le valutazioni strumentali, controlli visivi a cura di tecnici privati terzi o della P.A., fase finale del controllo della documentazione amministrativa con relativa emissione immediata della certificazione da parte di Consulenti abilitati.**

In ottica di suddivisione dei compiti tutto l'iter di visita e prova si dovrebbe svolgere in tre fasi, anche in momenti diversi della giornata:

- 1) anzitutto il Centro di revisioni privato esegue le verifiche strumentali e predispone il referto tecnico sottoscrivendo (*ex* D.P.R. 445/2000 o altra formula predisposta ad *och*) la regolare esecuzione e la veridicità delle risultanze;
- 2) l'Ispettore incaricato (soggetto privato incaricato di pubblica funzione o soggetto di diretta emanazione pubblica) effettua il controllo visivo relativo allo stato d'uso del veicolo, all'individuazione dello stesso, alla corrispondenza di ogni sua parte a quanto indicato nella carta di circolazione ed ogni altra attività finalizzata allo scopo;
- 3) il Consulente Automobilistico *ex* Legge 264/91 esegue il controllo della documentazione amministrativa (carta di circolazione, validità in corso della taratura del cronotachigrafo e corrispondenza della misura degli pneumatici con quanto indicato in documentazione, eventuale licenza trasporto merci conto proprio in corso di validità o iscrizione all'Albo degli autotrasportatori e REN, scadenza eventuale leasing, certificazione ADR e ATP quando prevista, dichiarazioni sostitutive e/o deleghe per la sottoscrizione del chilometraggio rilevato, altri eventuali documenti o carteggi) e, solo in caso di esito "regolare" confermato in tutte le fasi, emette nell'immediatezza il tagliando di "revisione regolare" e relativa certificazione mentre, in ipotesi diversa, procederà all'emissione del tagliando con esito "ripetere" o "sospeso dalla circolazione" solo ed esclusivamente previa indicazione dell'Ispettore incaricato.

In tal prassi la distribuzione dei compiti porterebbe ad una compressione dei tempi di valutazione in quanto le operatività eseguite in modo distinto permetterebbero un efficientismo ed un alto grado di rendimento ora non presenti ed, inoltre, la compresenza di tre soggetti (di cui il primo di diritto privato, il secondo di carattere pubblico o privato ma esercente pubbliche funzioni ed il terzo

privato ma pubblico ufficiale in quanto produttore di certificazioni facenti pubblica fede) sarebbe di maggior garanzia verso possibili azioni corruttive da parte di chiunque.

Il primo soggetto è richiamato nel testo del c. 1049 della L. 145/2018, necessita però una precisa definizione del ruolo, delle responsabilità e dell'eventuale regime sanzionatorio in caso di dichiarazioni mendaci o di irregolarità nell'esecuzione dell'incarico.

Il secondo soggetto, se diverso dal Dipendente pubblico, è figura già delineata dal sopra citato D.M. dei Trasporti n. 214 del 19 maggio 2018 e pertanto già definito nei requisiti e nel ruolo.

Il terzo è già capillarmente presente ad ogni livello territoriale con migliaia di punti di servizio autorizzati, istituito dalla L. 264/1991, già operante in qualità di Pubblico Ufficiale come Sportello Telematico dell'Automobilista (D.P.R. 19 settembre 2000, n. 358), come Centro Servizi Motorizzazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 art. 251 c.2) e quale Autenticatore di atti di alienazione di beni mobili registrati (D.L. 4 luglio 2006, n. 223 art. 7 convertito dalla legge n. 248 del 4 agosto 2006).

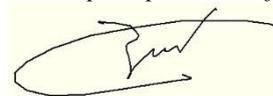
In tal guisa detta riorganizzazione sarebbe garante del buon esito dell'operato qui considerato, senza alcun aggravio in termini economici per lo Stato, in pieno rispetto delle prescrizioni Costituzionali, avendo cura e giusta attenzione alla salvaguardia dei valori fondamentali quali la vita e la salute di tutti gli amministrati ed il rispetto per l'ambiente, previo regolare svolgimento delle operazioni finalizzate alla realizzazione del pubblico interesse e benessere, della libera iniziativa privata, del buon andamento della azione Pubblica,<sup>10</sup> principi la cui preservazione non può essere esclusivamente affidata alla sfera privata.

Si ritiene, pertanto, la necessità di una moratoria di almeno un anno del termine indicato dal comma 1050 della Legge 145/2018, finalizzata alla predisposizione della decretazione attuativa da parte del competente M.I.T. previo coinvolgimento di tutti i soggetti interessati da questa normativa qui in analisi.

Roma, 11 febbraio 2019

*Dott. Mag. Corrado Bortot*

*Scienze delle Pubbliche Amministrazioni e delle O.C.  
Consulente dei Trasporti presso Confarca*



## PRESENTAZIONE

La CONFARCA, nata nel 2010 dalla fusione delle Associazioni Confedertai (costituita nel 1984) e Arca (costituita nel 2008), è stata riconfermata nel 2011 dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, quale Organizzazione maggiormente rappresentativa in ambito nazionale delle autoscuole, scuole nautiche e studi di consulenza automobilistica.

Attualmente, la Confederazione conta circa 2.500 aziende associate, di cui 1.400 autoscuole e 1.100 studi di consulenza automobilistica.

## Settore AUTOSCUOLE

L'attività associativa nell'arco degli ultimi trent'anni è stata caratterizzata da una continua e proficua collaborazione con le Commissioni parlamentari e l'Ufficio del Ministro dei trasporti per quanto riguarda l'introduzione e l'aggiornamento di norme finalizzate al miglioramento della sicurezza stradale. Solo a titolo di esempio:

- nel 1987 iniziò a promuovere la “guida accompagnata a sedici anni”, già sperimentata in Francia con la riduzione del 25 % degli incidenti tra i neopatentati e oggi attuata;
- all'inizio degli anni '90', iniziò a promuovere l'introduzione dell'obbligo del “patentino” per la guida dei ciclomotori, gettando le basi dell'attuale normativa in materia di CIGC (Certificato d'Idoneità alla Guida del Ciclomotore).
- più recentemente ha collaborato con il Sottosegretario Mino Giachino per la stesura della L. 120/2010.

Tra gli altri obiettivi perseguiti nell'ambito di una mobilità sostenibile e più sicura oggi diventati realtà:

- le lezioni di guida obbligatorie e certificate in autostrada o strada simile e in condizioni di visione notturna;
- una riforma radicale del settore autoscuole, armonizzata ai modelli europei, con percorsi adeguati della formazione iniziale e periodica dei docenti;
- una nuova e più consona regolamentazione del conseguimento delle patenti professionali;
- l'obbligo dell'educazione stradale negli Istituti scolastici;
- stesura dei questionari d'esame sia per il conseguimento del CIGC (oggi AM) sia delle altre categorie di patenti, nonché della CQC (Carta Qualificazione Conducente);
- l'inserimento nei programmi di studio e di esame delle tematiche relative alla guida ecologica.
- Per quanto riguarda l'attività formativa e divulgativa nell'ambito della sicurezza stradale, l'Associazione ha collaborato e collabora fattivamente con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con Ministero dell'Istruzione Università e Ricerca, con il Ministero degli interni, con l'Istituto Superiore di Sanità, con le Amministrazioni periferiche, con le Aziende sanitarie, con la Consulta nazionale per la sicurezza stradale, con Enti e organizzazioni pubblici e privati impegnati nella prevenzione e nella formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale.

- L'Associazione CONFARCA attualmente sta lavorando per:
- l'introduzione di una prova d'esame dopo il corso di recupero punti, decurtati dalla patente;
  - la certificazione dell'autoscuola sul percorso didattico teorico/pratico dell'allievo candidato al conseguimento della patente;
  - la diversificazione dell'esame di revisione della patente da quello del conseguimento;
  - la diversificazione dell'esame di guida per il conseguimento della patente di categ. A, con diversificazione delle prove se il motoveicolo è a due, tre e quattro ruote (minicar);
  - l'approvazione in tempi brevi del progetto di legge sull'omicidio stradale.

## **Settore STUDI DI CONSULENZA AUTOMOBILISTICA**

Questo settore è nato a seguito della Legge 264/91, introdotta per disciplinare l'attività della consulenza automobilistica, ma che, da subito, si era dimostrata penalizzante per la stragrande maggioranza della categoria, costituita da un folto numero di operatori professionalmente preparati, in grado di districarsi agevolmente nell'intricata giungla dell'apparato burocratico, fungendo da collegamento tra quest'ultimo e l'utenza motorizzata.

L'Associazione predispose e presentò, per il tramite dell'on. Alfredo Biondi, le opportune modifiche in Parlamento, che l'approvò a gennaio del 1994, divenendo legge dello Stato (L. 11/94). La nuova normativa colmò le lacune e risolse le problematiche innescate dalla L. 264, determinando, così, la tanto attesa qualificazione professionale degli operatori della consulenza.

E' trascorso, comunque, un altro decennio prima che il comparto assumesse la funzione di rilievo che, oggi, riveste proprio per effetto del costante interessamento ed impegno associativo, volti, appunto, alla conquista di quel fondamentale ruolo, di sportelli privati al servizio del cittadino e dello Stato.

Nel 2000, infatti, viene introdotto lo Sportello Telematico dell'Automobilista, il cosiddetto STA, presso il quale l'utente può eseguire, in tempo reale, le varie pratiche riguardanti il proprio veicolo.

Divenire una STA ha rappresentato per lo studio di consulenza automobilistica una pietra miliare della sua evoluzione professionale, che l'Associazione ha inteso, comunque, perfezionare e ampliare attraverso l'ottenimento per il consulente della funzione di "autenticatore" degli atti di vendita dei veicoli, senza più la necessità del passaggio presso il notaio. Riconoscimento questo raggiunto nel 2004, dopo lunghe e laboriose operazioni di mediazione presso i due rami del Parlamento.

E' storia recente, il rilascio da parte dello STA della ricevuta telematica, sostitutiva dei documenti ritirate dall'agenzia per le formalità in atto sia per le patenti sia per i veicoli.

Questo sistema pone, finalmente, fine a irregolarità e abusi, consentendo all'utenza di circolare in regola, senza incorrere a sanzioni o incomprensioni con le forze dell'ordine.

Attualmente, la CONFARCA sta lavorando con il MIT per la dematerializzazione delle pratiche auto.

## **Settore SCUOLE NAUTICHE**

La Segreteria Nazionale Scuole Nautiche è stata creata nel 2008. Oltre ad occuparsi dello sviluppo, formazione e rappresentanza degli operatori professionali delle scuole nautiche, è presente in numerosi tavoli tecnici del Ministero dei Trasporti e collabora con L'Agenzia delle Entrate sui nuovi parametri 2015 sugli Studi di Settore.

Ancora sue sono le proposte avanzate al Ministero, sulla revisione di alcune norme lesive ed inesatte, come il D.L. 146/2008, in particolare in materia di certificazioni mediche.

Di questa Segreteria inoltre, sono le segnalazioni alle Amministrazioni competenti di attività illecite e abusive contrarie allo spirito marinaresco e contrarie alla normale attività di prevenzione degli incidenti in mare, oltre che lesive dell'immagine delle scuole nautiche regolarmente autorizzate dalle Province, favorendo l'individuazione e repressione di tali comportamenti.

Attualmente, la CONFARCA sta collaborando con il MIT su:

- “le nuove modalità d’esame per il conseguimento delle patenti nautiche”;
- “STED: Sportello Telematico del Diporto” che costituirà il Pubblico Registro delle imbarcazioni e delle navi.

## **Settore CENTRI DI REVISIONE**

Questo settore è l'ultimo nato nell'ambito dell'Associazione e fa capo alla Segreteria degli Studi di consulenza. L'attività della revisione dei veicoli ha fatto un balzo di qualità con l'informatizzazione e la smaterializzazione delle procedure amministrative che ha richiesto grandi investimenti ed una riqualificazione del personale addetto.

La CONFARCA rappresenta ora anche questi professionisti e ne cura la formazione e l'aggiornamento professionale.