



Associazione ICC

Ass. Ispettori dei Centri di Controllo veicoli

associazioneicc@associazioneicc.it

associazioneicc@pec.it

Cagliari, 30 Settembre 2021

Prot. 16/2021

Alle

Commissione IX

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

Commissione VIII

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

Oggetto: Considerazioni riguardo all'esame del DL n. 121/2021, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture (C. 3278 Governo).

Gentili Presidenti delle commissioni IX e VIII On. Alessia ROTTA e Raffaella PAITA, Vi ringraziamo per aver concesso a questa associazione di poter contribuire con delle considerazioni all'esame del DL n. 121/2021.

Giacché non abbiamo ancora avuto l'occasione di farlo, vogliamo innanzitutto presentarci. La nostra associazione nata nel 2014 raggruppa e rappresenta gli Ispettori dei Centri di Controllo (siano essi dipendenti che imprenditori/titolari), in altre parole quella figura professionale che esegue i controlli di sicurezza sui veicoli stradali e si assume l'onere di verificarne la conformità alla circolazione.

Per tale motivo siamo portatori di una profonda conoscenza del nostro settore e di tutti gli aspetti critici che condizionano e limitano un migliore apporto che esso può dare alla Comunità Civile Nazionale.

Per esempio gli obiettivi posti dal Governo nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), sono completamente in linea con i nostri e ispirati da medesimi valori.

La Digitalizzazione e la Sostenibilità sono sempre state, infatti, elementi caratterizzanti delle nostre proposte.

Non solo. Sono soprattutto i valori di cui è permeata la Direttiva Europea 45/2014 (relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi) e il ruolo che essa assegna alla nostra figura professionale quelli che vogliamo rappresentare e difendere.

Tali sono stati il nostro ruolo e il nostro apporto anche al Tavolo Tecnico voluto dall'Onorevole Cancellieri con lo scorso governo, ma in questi anni con i suoi predecessori.

Pertanto, senza presunzione alcuna ma con piena consapevolezza possiamo affermare che un confronto ed una consultazione che non veda la partecipazione di chi rappresenta coloro che si assume la responsabilità dell'esito del controllo tecnico dei veicoli ci pare almeno "incompleto" è atteso, come detto, il ruolo che a essi assegna la Dir. Europea 45/2014 e che lo stesso Ministero si appresta a rendere operativo con il Registro degli Ispettori.

Una governance che voglia dirsi tale, per uno specifico settore, deve ovviamente tener in conto gli stakeholders dello stesso tanto più se essi sono i portatori dell'esperienza quotidiana sulla linea, con i veicoli e gli automobilisti e quindi della "realtà vissuta" che s'intende governare.

In futuro, confidiamo, quindi, in un dialogo e confronto costruttivo nel rispetto di tutti gli attori del settore compresi ovviamente quelli rappresentati dalla nostra associazione. Con la speranza che il tempo a disposizione per esaminare la normativa in fase elaborazione parlamentare e formulare opportune proposte sia adeguato.

Premessa alle considerazioni riguardo al D.L. 3278

Come scriviamo nel dossier che l'associazione ha redatto nel 2020 riguardo il mondo delle revisioni dei veicoli e la sicurezza stradale. **La sicurezza stradale è un grande tema di civiltà e deve essere gestito con competenza e impegno.**

Le difficoltà di questi ultimi due anni ha fatto sì che molti argomenti come l'aggiornamento del Codice della Strada venissero tralasciati affrontando l'argomento con proroghe e piccoli interventi che alla fine servivano per arginare problemi molto più complessi e seri. Oggi che lo stato di emergenza Covid lascia respirare questo paese, si continua ad affrontare il codice della strada con singoli provvedimenti quasi come si volesse mettere un tappo a un problema che ormai è diventato sistemico e che non si ha il tempo di affrontare in maniera strutturale e con una visione del futuro.

Questo Decreto Legge è un esempio, infatti per quanto riguarda il nostro settore i provvedimenti presi sono atti dovuti che si attendevano da tempo, fermi per varie ragioni che a noi non è dato sapere.

Provvedimenti a cui come associazione abbiamo dato il nostro contributo, senza mai chiederne la paternità, visto che poi venivano sistematicamente modificati in alcune loro parti in modo da non poterne identificare l'autore. Nonostante ciò siamo sempre stati a disposizione di chi in questi anni ci ha chiesto un contributo e lo saremmo negli anni a venire perché per la nostra associazione la sicurezza stradale e ambientale oltre che la professionalità del nostro lavoro sono molto importanti e resteranno il nostro unico scopo.

Tanto premesso, le nostre osservazioni nel merito attengono quanto segue:

Articolo 1:
Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti.

Il comma 1, lettera c),

introduce modifiche all'articolo 80 del codice della strada, in materia di revisione dei veicoli. In relazione alla modifica apportata si evidenzia che l'articolo 1, comma 1049, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio 2019), ha modificato l'articolo 80, comma 8, del codice della strada, prevedendo la possibilità di effettuare, presso officine esterne autorizzate, anche le revisioni periodiche dei veicoli a motore con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP), al pari di quanto già avviene per le autovetture. Tale intervento normativo si è reso necessario al fine di sopperire ai tempi eccessivamente lunghi di attesa, determinatisi presso gli uffici territoriali della Motorizzazione civile, per l'effettuazione delle revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, 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). Orbene, con la norma in esame, modificando il citato comma 8 dell'articolo 80 del codice della strada, si estende la possibilità per le officine autorizzate di effettuare le revisioni anche per i rimorchi e semirimorchi riferiti ai mezzi pesanti.

OSSERVAZIONE

In questa modifica mancano le categorie dei rimorchi O1 e O2 o i cosiddetti rimorchi leggeri, crediamo sarebbe stato opportuno essere più esaustivi e inserire direttamente anche tali categorie di veicoli. Infatti, per come è redatto l'articolo, ci si riferisce alla possibilità che i rimorchi pesanti (O3 ed O4) possano essere e in futuro realizzati in officine autorizzate mentre nulla viene specificato per i rimorchi leggeri (appunto O1 e O2).

Il comma 6,

In relazione alle attività svolte dagli ispettori in materia di controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, introduce i commi aggiuntivi 4-*octies*, 4-*nonies*, 4-*decies* e 4-*undecies* all'articolo 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18.

Il comma 4-*octies* prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuati il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi di cui al comma 4-*septies*. Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applica la disciplina prevista dal decreto di cui all'articolo 3, comma 13, della legge 19 giugno 2019, n. 56.

Il comma 4-*nonies* precisa che le spese per la partecipazione agli esami di cui al comma 4-*octies*, per la prima iscrizione e il rinnovo dell'iscrizione nel registro degli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 dicembre 2019 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 22 del 28 gennaio 2020, nonché quelle per il funzionamento delle commissioni esaminatrici e le indennità da corrispondere ai componenti delle commissioni medesime sono a carico dei richiedenti.

Infine, al comma 4-*decies* si prevede che gli importi e le modalità di versamento dei diritti in parola sono determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35.

Il medesimo comma 4-*decies* stabilisce, altresì, che le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. In considerazione di quanto sopra rappresentato, pertanto, in relazione all'anno 2021, il comma 4-*undecies* prevede, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-*nonies*, l'autorizzazione di spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

OSSERVAZIONE

Non abbiamo osservazioni di merito in ordine a tale comma. Tuttavia vi sono alcuni evidenti errori nella stesura dello stesso ed in ordine alle coperture (pag. 44-47 del Testo Disegno di legge presentato il 10 settembre 2021) (Foto1) dove si effettua un calcolo sulla base di 6000 officine private:

Foto 1

A tale riguardo, si precisa che sono circa 6000 le officine di autoriparazione autorizzate alle revisioni di cui all'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e che ognuna di esse deve essere provvista di un responsabile tecnico abilitato alle operazioni di revisione di veicoli fino a 3500 kg.

Ipotizzando che nel periodo compreso tra l'entrata in vigore della disposizione e il 31 dicembre 2021 il 70% delle 103 Commissioni siano costituite (1 per ogni centro), si stima un costo relativo all'anno 2021 pari a circa 195 mila euro.

Lo stanziamento di risorse pari a 200 mila euro per l'anno 2021 consente di coprire integralmente i costi parte delle commissioni relativi primo anno di attività.

Nelle tabelle seguenti si riporta il dettaglio dei valori considerati e l'evidenza che le risorse iniziali pari a 200 mila euro sono soddisfacenti ed idonei al finanziamento dell'attività prevista dalla disposizione.

Tale prospetto è errato in quanto le officine di autoriparazione autorizzate alle revisioni sono circa 9000 ed ognuna di esse ha almeno un Ispettore.

Inoltre, si sottolinea che tali ispettori, essendo già abilitati ex DM MIT 214/2017, non dovranno effettuare un Esame di Abilitazione che è invece previsto per gli aspiranti neo ispettori per i veicoli leggeri che abbiano effettuato il Modulo B di formazione e quelli per i pesanti che abbiano effettuato il Modulo C di formazione.

Le istituende Commissioni devono rispondere innanzitutto a tale esigenza essendovi corsi Modulo B e Modulo C già terminati da quasi due anni.

Sottolineiamo che:

Gli ispettori già abilitati (quelli di cui alle 9000 officine autorizzate) dovranno sostenere un Corso di aggiornamento per il quale non è tuttavia previsto un esame di abilitazione. Riportiamo qui l'estratto dall'Accordo Stato Regioni (Foto2) del 17 Aprile 2019 che indica chiaramente come i corsi di aggiornamento NON prevedano esami di abilitazione (sarebbe peraltro una contraddizione essendo corsi rivolti ad ispettori già abilitati) ma attestazione di frequenza e profitto che vengono rilasciate da Regioni e Province Autonome. Pertanto, per questi Ispettori già abilitati, sono esse che devono effettuare esami/verifiche di profitto ma non di abilitazione.

Foto 2

Art. 6.

Corsi di aggiornamento della formazione

1. I soggetti di cui all'art. 2, comma 1, erogano i corsi di aggiornamento della formazione che l'ispettore deve seguire nella vigenza della propria attività, al fine di mantenere il titolo abilitativo.
2. Il corso di aggiornamento ha cadenza triennale e durata minima di venti ore. In ragione delle innovazioni tecniche o scientifiche, o degli aggiornamenti intervenuti nelle disposizioni inerenti le revisioni, l'autorità competente di cui all'art. 3, comma 1, lettera o) , del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 214 del 2017, può impartire indicazioni specifiche sulla cadenza di aggiornamento, sulla durata del corso e sulle materie da aggiornare.
3. L'aggiornamento ordinario verte sul contenuto teorico di cui al modulo B in relazione all'abilitazione posseduta dall'ispettore.
4. Al termine del corso di aggiornamento i soggetti di cui all'art. 2, comma 1, rilasciano all'ispettore un attestato di frequenza e profitto, con indicazione delle assenze che non potranno superare il dieci per cento delle ore previste e contestualmente inviano formale comunicazione all'organismo di supervisione competente per territorio, di cui all'art. 3, comma 1, lettera q) , del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 214 del 2017.

Con tali osservazioni, vi ringraziamo dell'opportunità offertaci per dare il nostro contributo e via formuliamo il più sincero augurio di un buon e proficuo lavoro nell'interesse di tutti.

L'associazione ICC

Il Presidente

Gianluca MASSA