



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

Camera dei deputati

IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni

**Risoluzioni 7-00092 Caroppo, 7-00103 Pastorella, 7-00104 Maccanti,
7-00108 Gaetana Russo, 7-00110 Iaria e 7-00116 Ghirra, recanti
iniziative in materia di conseguimento della patente di guida, di
documento unico di circolazione, di uffici della motorizzazione civile
e di revisione dei veicoli pesanti**

Memoria audizione CNA Meccatronici

27 giugno 2023

Sommario

1. L'importanza del confronto con le organizzazioni di categoria realmente rappresentative del settore	1
2. La revisione periodica, il ruolo delle imprese e le criticità delle nuove regole	2
3. Uscire dal guado: le proposte di CNA Meccatronici.....	6

1. L'importanza del confronto con le organizzazioni di categoria realmente rappresentative del settore

Con oltre ventimila imprese associate nel settore dei servizi all'*automotive*, **CNA Meccatronici** – quale articolazione di mestiere del sistema confederale CNA – si attesta fra quelle di gran lunga più rappresentative del settore. Il nostro è da sempre un contributo proteso al dialogo con le istituzioni. Con propositività, ci spendiamo per fornire al decisore politico uno spaccato quanto più realistico possibile dell'attività di controllo sul trasporto civile. Questo, per rappresentare con saggezza le esigenze avvertite da artigiani e piccole imprese e aumentare gli indici di sicurezza stradale.

È l'**intermediazione qualificata e consapevole** a muovere il nostro operato. Non a caso, i rapporti sviluppati nel tempo con le Commissioni Trasporti di Camera e Senato, con la Direzione generale per la Motorizzazione e con il Ministro *pro tempore* delle Infrastrutture e dei Trasporti stanno a dimostrare la costruttività del nostro apporto, fatto di proposte ragionate e soluzioni tecnicamente orientate.

L'ascolto, del resto, ha prodotto fondamentali avanzamenti sul piano della qualità delle regole e della sicurezza stradale. Ne è un esempio il codice della strada e la sua normazione applicativa. In tema di revisioni, poi, l'individuazione delle strumentazioni tecniche, la declinazione del protocollo MCTCNet2, la semplificazione nell'effettuazione dei collaudi e, soprattutto, il cambio di paradigma a livello di sistema, costituiscono solo alcuni degli interventi in cui è risultato decisivo il nostro punto di osservazione. Ciò, in forza della esperienza professionale di chi opera quotidianamente sul campo.

2. La revisione periodica, il ruolo delle imprese e le criticità delle nuove regole

Date le premesse, vale la pena ricordare come, con convinto sostegno della nostra associazione, ad inizi anni 90' si è pervenuti alla scelta – quantomai giusta – di **devolvere la revisione di determinate categorie di veicoli a motore (i c.d. mezzi leggeri) ai centri di controllo privati (i c.d. centri di revisione)**. E ciò al duplice scopo di strutturare una impalcatura organizzativa policentrica a misura di cittadini ed assicurare, di pari tempo, il rispetto dei termini di legge per l'effettuazione delle revisioni periodiche, la cui trasgressione era diventata, a causa di un macchinoso impianto, fonte insostenibile di ritardi.

L'art. 80 del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) è così diventato l'architrave del nuovo assetto, poggiante su un inedito rapporto pubblico-privato in grado di restituire all'apparato dei controlli un modello efficiente e rigoroso, con evidenti vantaggi per il bilancio dello Stato e per la sicurezza degli utenti della strada. Ma è soprattutto la mobilità del Paese ad averne tratto giovamento. Questo perché, senza rinunciare alla funzione di vigilanza generale ed uniforme del sistema propria della Motorizzazione civile, con l'assegnazione delle mansioni di tipo tecnico alle officine capaci di esibire i requisiti richiesti dalle norme, l'ordinamento stradale è oggi nelle condizioni di garantire, con specifico riferimento alla revisione dei veicoli leggeri, *standard* prestazionali qualitativamente elevati. L'ordinamento della strada ha infatti la possibilità di contare su una rete capillare di centri di controllo autorizzati, basata su oltre novemila realtà d'impresa e tali da occupare stabilmente circa venticinquemila addetti.

Discorso diverso occorre fare con riguardo ai **veicoli pesanti**. Sia chiaro: l'affidamento della revisione di tali mezzi, nonché dei relativi rimorchi e semirimorchi, ai centri di controllo privati, quale misura più volte sollecitata da CNA, rappresenta una decisione di primaria importanza.

Ai sensi dell'art. 80, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ("Nuovo codice della strada"), per come modificato dall'art. 1, comma 1049, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e, successivamente, dall'art. 1, comma 1, lettera c), del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, «al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative» degli uffici competenti del Dipartimento per la mobilità sostenibile «il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore» aventi «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) e dei relativi rimorchi e semirimorchi» (anche detti veicoli pesanti), il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti «può per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale» (a diritto vigente il regime giuridico-amministrativo preordinato ad abilitare le operazioni di revisione è tipo autorizzativo) le predette revisioni ad imprese – altresì organizzate in consorzi ovvero in società consortili anche in forma di cooperativa – che esercitino attività di autoriparazione, con l'effetto di ampliare, a rigore, l'ambito di operatività dei centri di controllo privati autorizzati alla revisione.

Tuttavia, le procedure sin d'ora definite dalla normativa attuativa, per trasferire, nella pratica, i compiti di revisione da soggetti pubblici a privati, insidiano lo sforzo innovativo compiuto dal legislatore. Difatti, l'allarme è triplice:

1. per come attualmente scritte, **le nuove regole ministeriali risultano improduttive di effetti giuridici¹. Nella sostanza, l'attribuzione delle revisioni dei mezzi pesanti ai centri di controllo rileva solo sulla carta. Per le imprese interessate al rilascio del titolo autorizzativo necessario ai fini dell'effettuazione dell'attività di revisione sui veicoli pesanti, l'inapplicabilità delle nuove disposizioni adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il d.m. 446/2021 è motivo, infatti, di preclusione all'ingresso** (al mercato). Elementi ostativi si riscontrano sia in ordine alle certificazioni prescritte dal Ministero, che per quanto attiene al dimensionamento e alle caratteristiche strutturali dei locali da adibire alle revisioni². Questo, in estrema sintesi, è quanto rilevato da una **indagine realizzata dal Centro Studi CNA**, cui hanno preso parte circa 400 imprese del settore. A giudizio di artigiani e piccole imprese, infatti, senza i dovuti correttivi, le regole di recente emanazione non sembrano destinate ad aumentare il livello di copertura del servizio, così fallendo l'obiettivo perseguito dal legislatore, ossia provvedere utilmente alla riduzione dei tempi di attesa delle revisioni, con risvolti positivi per l'utenza;

¹ Il riferimento è al decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 15 novembre 2021, n. 446, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 279 del 23 novembre 2021, ed inteso ad attuare le novelle legislative apportate all'articolo 80, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992.

² Si vedano, in particolare, gli artt. 8 e 9 del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 15 novembre 2021, n. 446.

2. **la perdurante inefficacia delle nuove regole e le circolari della Direzione generale (e in molti casi anche delle Direzioni territoriali) rischiano di aggravare lo stato di incertezza, il quale agita gli operatori del settore. Sullo sfondo della questione, aleggia il timore per una sostanziale inattuazione dell'affidamento ai privati della revisione dei veicoli pesanti³. L'inerzia mostrata dal Ministero nel rimediare ai limiti operativi del decreto ministeriale 446/2021 sembra confermare tale preoccupazione.** A dire il vero, ulteriori sono i profili critici denotati dall'impostazione impressa al citato decreto: su tutti, l'irrazionale scissione fra la titolarità della autorizzazione (da riconoscere alle imprese) e il concreto svolgimento dell'attività accertativa sui veicoli pesanti (da deferire agli ispettori autorizzati). Ne deriverà, a nostro dire, una relazione assai poco chiara, sul piano effettuale condizionata dall'operare dell'ispettore autorizzato, che, in conseguenza della sua nuova configurazione, finirà con l'agire a metà fra un ispettore del Ministero e un lavoratore in proprio. A conti fatti, sebbene l'ispettore autorizzato operi all'interno del centro di controllo privato in forza di un rapporto di lavoro subordinato, in quanto tale posto nelle condizioni di poter espletare le proprie mansioni in virtù dello sfruttamento delle attrezzature messe a disposizione dall'impresa, la linea d'indirizzo accolta dal decreto è intesa a designare una figura professionale autonoma, capace di agire alla stregua di un ingegnere della Motorizzazione, senza, tuttavia, averne titolo e preparazione, ma anche, e nel medesimo tempo, alla maniera di un lavoratore autonomo, senza, in questo caso, dover incorrere nel cosiddetto "rischio d'impresa";
3. **il pericolosissimo stato d'impasse in cui verte l'apparato pubblico delle revisioni dei mezzi pesanti, motivo di ritardi nella evasione delle pratiche di revisione e di allungamento dei tempi per le relative prenotazioni.** Fra le cause principali vanno per prima cosa annoverate le ataviche e croniche carenze d'organico mostrate, non da oggi, dalle articolazioni della Motorizzazione civile. L'insufficienza della forza lavoro tecnico-qualificata dell'organizzazione amministrativa centrale e periferica è sotto gli occhi di tutti. Sotto tale profilo, il reiterarsi di forme di sciopero recentemente praticate

³ Gli operatori economici del settore non sanno più a che regime di regole guardare: in prospettiva, i centri di controllo non dovrebbero più eseguire le revisioni sui mezzi pesanti presso le proprie officine in presenza di un ispettore ministeriale a tenore della legge 1 dicembre 1986, n. 870, potendo fare leva su una nuova e diversa autorizzazione idonea ad effettuarle in autonomia: ma così ancora non è.



dagli ispettori del Ministero non hanno fatto che aggravare una già difficile situazione, con una grave dilatazione dei tempi nell'effettuazione delle revisioni, superiore, in alcuni casi, anche ai dodici mesi. Inutile sottolineare, le ripercussioni in linea di approssimazione determinabili sul versante della sicurezza stradale provocate da lungaggini burocratiche e da decisioni amministrative assunte in circostanze di eccezionalità, con grave perturbamento per l'incolumità fisica delle persone.

3. Uscire dal guado: le proposte di CNA Meccatronici

La revisione periodica risponde, dunque, ad un pubblico interesse unanimemente avvertito. L'attività di revisione è condotta, infatti, per assicurare alle nostre comunità il fluire in sicurezza dei veicoli a motore su tutta la rete infrastrutturale del Paese. Non per niente, la revisione periodica costituisce una forma di controllo essenziale per 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.

È nostra convinzione che l'attività di revisione dei veicoli pesanti non debba essere disegnata dall'amministrazione pubblica in modo da risultare percepita dall'utenza alla maniera di una imposta oppure di una mera forma di *business* ad appannaggio dei controllori. Essa costituisce, semmai, **il completamento di una sequenza di interventi propedeutici alla messa in sicurezza del mezzo.** Occorre operare a regola d'arte prima della materiale sottoposizione del mezzo al controllo conclusivo. La revisione configura, infatti, soltanto il momento terminale di una più approfondita attività di accertamento svolta dall'officina, grazie alla quale il veicolo giunge all'appuntamento con la revisione pronto per andare su strada in totale sicurezza.

Motivo per cui, affinché siano affrontate le problematiche richiamate, **CNA Meccatronici resta in fiduciosa attesa perché il Ministero adotti:**

- 1. un decreto correttivo** preordinato a sanare i difetti di struttura di cui il decreto 446/2021 fa mostra, rimeditando, anche in profondità, la disciplina di dettaglio relativa all'affidamento ai centri autorizzati della attività di revisione dei veicoli pesanti;
- 2. un decreto tariffe**, di modo da definire il corrispettivo destinato ai centri di controllo privati, ai fini di una più compiuta valutazione di chi fa impresa in ordine alla redditività economica dell'attività di revisione dei mezzi pesanti.

Il tutto, a cominciare dai seguenti criteri d'indirizzo:

- a) conferire ai centri di controllo privati una posizione di assoluta centralità anche con riguardo al sistema delle revisioni dei veicoli pesanti**, in quanto idonei a soddisfare più di tutti – in base all'esperienza, alla professionalità e all'organizzazione aziendale proprie del fare impresa – caratteristiche di obiettività ed efficienza nell'eseguire le revisioni;



- b) **stabilire**, ai fini del rilascio della autorizzazione per la revisione dei veicoli pesanti, **requisiti, in termini di certificazioni di qualità e dotazioni tecniche minime, proporzionati al tipo di attività da svolgere**, ovviando all'attuale *set* di regole, oggettivamente irragionevoli e non esattamente tarate sulle necessità esibite dall'intervento professionale di revisione;
- c) **firmare un equo e remunerativo sistema amministrato di tariffe in ragione del servizio essenziale svolto**, tenuto conto di un assetto materialmente improntato sul rischio economico, finanziario e patrimoniale sopportato, per intero, dalle officine private autorizzate.

