

**Audizione**  
**Commissione IX Trasporti**  
**Camera dei Deputati**

**Risoluzione 7-00092 Caroppo ed abb.:**  
**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**

**27 giugno 2023**

Illustre Presidente, Onorevoli Deputati,

Ringrazio per questa opportunità, che ci permette di esprimere il nostro punto di vista sulle risoluzioni in esame presso la vostra Commissione, che affrontano temi di grande interesse per le imprese dell'autotrasporto merci da noi rappresentate: il conseguimento della patente di guida, il documento unico di circolazione, il funzionamento degli uffici della motorizzazione civile, le revisioni dei veicoli pesanti.

Grazie alle pregresse audizioni di ANITA presso la vostra Commissione, già conoscete i tratti distintivi della nostra base associativa. Rappresentiamo le imprese più strutturate del mercato, operanti in Italia e all'Estero, con un parco mezzi di 75.000 veicoli e 90.000 occupati, tra questi migliaia di autisti impegnati quotidianamente nella circolazione stradale.

Da questi numeri potete ben comprendere quanto il tema della sicurezza stradale, che noi vediamo come il comune denominatore delle risoluzioni che state esaminando, sia di fondamentale importanza per l'Associazione e le imprese rappresentate.

Portiamo dunque alla Vostra attenzione degli elementi conoscitivi sulle risoluzioni oggi in discussione.

### **Carenza personale Motorizzazione Civile e revisioni dei veicoli pesanti**

Il fil rouge di tutte le risoluzioni oggetto dell'odierna audizione è l'evidenza di una cronica carenza di personale tecnico qualificato negli Uffici della Motorizzazione civile, a livello centrale e periferico.

Non possiamo che confermare tali carenze, che impattano sull'operatività della Motorizzazione e generano inefficienze su tutto il territorio nazionale.

Il tema dunque è molto sentito anche dalle imprese di autotrasporto di merci, le quali hanno necessità di interfacciarsi con gli Uffici per tutto ciò che riguarda la gestione delle flotte: dall'immatricolazione dei veicoli, alla loro revisione, al rilascio di documenti di circolazione (vedi ad esempio copie

conformi della licenza comunitaria). Ma anche la gestione del personale in relazione alle pratiche legate alle patenti, al rilascio e al rinnovo della CQC.

**Con riguardo ai tempi registrati per l'espletamento delle revisioni annuali dei veicoli pesanti, i ritardi maggiori sono presenti in Sardegna e in Toscana. In alcune Province i ritardi superano anche i 10 mesi.**

Tutto ciò genera problemi non soltanto alle imprese che effettuano trasporti internazionali che, come noto, non possono circolare all'estero senza avvenuto controllo tecnico, ma anche alla sicurezza della circolazione stradale.

Nutriamo pertanto grandi speranze nelle modifiche apportate all'articolo 80 del Codice della Strada con cui si è aperta la possibilità di esternalizzare la revisione dei veicoli pesanti grazie all'ingresso delle officine private e degli ispettori di revisione privati iscritti al RUI, che andrebbero incrementati.

Sebbene ci siano stati fortissimi ritardi nell'attuazione di questa esternalizzazione, auspichiamo che siano a breve definitivamente superate le criticità finora registrate e si possa celermente andare nella direzione di un efficientamento del processo delle revisioni, a vantaggio delle imprese e, più in generale, della sicurezza stradale.

Per noi **la scelta dell'esternalizzazione delle revisioni dei mezzi pesanti deve restare un processo irreversibile**. Qualsiasi aumento del personale della Motorizzazione non deve essere inteso come un modo per rivedere/arrestare le politiche di apertura alle officine private, ma come un'opportunità di potenziamento di taluni servizi su cui permangono ancora delle problematiche, tra cui ad esempio la mancanza di esaminatori per il conseguimento delle patenti di guida, i lunghi tempi di rilascio delle copie conformi di licenza comunitaria nonché del documento unico di circolazione.

Ma c'è un ulteriore aspetto su cui intervenire. **Va aumentata la frequenza e vanno rese anche più produttive le sedute di revisioni prenotate**, che fanno registrare ad oggi una percentuale di riempimento pari al 56%, come evidenziato dai dati diffusi dalla stessa Motorizzazione, dato che evidenzia anche una necessaria sensibilizzazione degli utenti a un maggiore rispetto delle sedute assegnate.

Per le imprese con flotte, nella revisione dei mezzi pesanti, è necessario assicurare la massima flessibilità nel “cambio targa” anche a ridosso della seduta prenotata, al fine di garantire una percentuale di riempimento prossima al 100%, consentendo in questo modo di non vanificare gli sforzi della stessa Motorizzazione che impiega il proprio personale presso sedi esterne di revisione, quest’ultimo comunque da potenziare, così come va incrementato il numero degli Ispettori esterni.

### **Patente di guida**

Vogliamo esprimere il nostro pieno apprezzamento per gli obiettivi delle iniziative proposte in materia di conseguimento della patente di guida: quello di tendere a un esame non nozionistico e quello di superare le inefficienze degli UMC.

**Tendere a esami più veloci per il conseguimento della patente e a una formazione alla guida più efficace sono delle priorità per il nostro settore.**

Conoscete perfettamente il grande fabbisogno che le imprese di autotrasporto hanno di autisti professionali, qualificati e competenti, da anni difficilmente reperibili sul mercato nazionale ed europeo perché numericamente esigui. La mancanza di autisti, anche in relazione all’età media piuttosto avanzata degli attuali addetti comporterà nei prossimi anni una cospicua fuoriuscita dal mercato del lavoro, è un problema serio per il settore, le cui conseguenze impattano direttamente su tutto il sistema economico del Paese.

Per arginare il problema, occorre agire su alcune delle sue cause: non soltanto i tempi lunghi, ma anche i costi elevati per il conseguimento dei titoli abilitativi alla professione (patenti di guida e CQC); così come un profondo ripensamento della formazione e del ruolo delle autoscuole in un’ottica moderna, anche attraverso un maggiore ricorso alla formazione a distanza sincrona per il conseguimento di CQC e patenti, attività quest’ultima che tuttavia non può continuare ad essere affidata alle sole autoscuole, soprattutto in tema di educazione stradale.

Ci sono i presupposti normativi per ripensare le procedure di ottenimento della

CQC nell'ottica di una semplificazione e di riduzione dei costi che i candidati devono sostenere.

La Direttiva europea che disciplina la CQC, infatti, prevede per gli Stati membri la possibilità di optare per una formazione iniziale obbligatoria di 280 ore, propedeutica all'esame, che l'Italia ha scelto in fase di recepimento. La stessa Direttiva prevede anche la possibilità di sostenere solamente un esame abilitativo senza formazione iniziale obbligatoria, come avviene attualmente in gran parte dei Paesi UE e che riteniamo debba essere adottata anche in Italia, attraverso una modifica del Dlgs. 286/2005.

**ANITA ritiene inoltre che le autoscuole non debbano essere l'unico vettore della formazione.**

Al riguardo, proponiamo di **attivare con urgenza percorsi formativi presso gli Istituti Tecnici specifici per il trasporto e la logistica, prevedendo un indirizzo professionale per gli aspiranti conducenti**, in cui impartire nell'ultimo anno di frequenza, corrispondente al raggiungimento della maggiore età da parte degli studenti, la pratica di guida su strada e la formazione necessaria per il conseguimento della patente e della CQC.

Sul conseguimento delle patenti, evidenziamo infine l'apprezzabile lavoro che ha intrapreso la Commissione europea con la presentazione della proposta di Direttiva 2023/0053, che permetterebbe ai giovani di 17 anni di poter iniziare un programma di guida accompagnati da un autista professionista, così da poter anticipare e agevolare un efficace apprendimento sulla conduzione dei mezzi, invece di dover aspettare il compimento della maggiore età per iniziare il percorso di formazione.

Sempre nell'ambito della direttiva patenti, sarebbe interessante e auspicabile che l'Italia sostenga la proposta di rivedere il tonnellaggio dei veicoli che possono essere guidati con patente B, dagli attuali 3,5 ton. a 5,0 ton.: ciò consentirebbe di estendere la platea dei potenziali conducenti, liberando patenti professionali C-CE per i veicoli di massa superiore.

Con tutte le misure qui accennate, si riuscirebbe a centrare l'obiettivo di una maggiore sicurezza sulle strade, dotando il comparto di strumenti per

fronteggiare al meglio il problema della carenza degli autisti.

Vi ringrazio ancora e resto a disposizione per eventuali domande.