



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

**Position Paper CNA**





## Sommario

<b>1. IL QUADRO GENERALE DEL MERCATO DELLA REVISIONE .....</b>	<b>2</b>
<b>2. I PROBLEMI, LE PROPOSTE, IL PUNTO DI VISTA DELLE IMPRESE .....</b>	<b>4</b>
2.1. L'estensione delle attribuzioni dei centri di controllo privati alla revisione dei cosiddetti mezzi pesanti.....	4
2.2. L'affidamento dei collaudi ai centri di controllo privati.....	4
2.3. L'attività di supervisione del settore della revisione.....	6
2.4. La formazione degli ispettori dei centri di controllo privati.....	6
2.5. L'adeguamento delle tariffe per le operazioni di revisione.....	7
2.6. La riforma del Codice della strada .....	8

## 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 più opportune provvidenze ed approntare le più efficaci soluzioni.

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

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

In primo luogo, risulta doveroso portare a termine il percorso di revisione dell'articolo 80 del Codice della strada avviato con la scorsa legge di Bilancio. 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.

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

In secondo luogo, vale la pena 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 operazioni.

### **2.3. L'attività di supervisione del settore della revisione**

In terzo luogo, 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.

### **2.4. La formazione degli ispettori dei centri di controllo privati**

In quarto luogo, appare necessario dare piena attuazione alla disciplina concernente gli ispettori dei centri di controllo privati che svolgono la revisione dei veicoli a motore, prestando particolare attenzione sul 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 risultino ancora fermi, 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 accumulato dalle Regioni nell'attivazione dei corsi, ove ingiustificabilmente protratto, è destinato ad ingenerare un vero e proprio blocco del numero degli ispettori disponibili sul mercato, comportando una crescita esponenziale della domanda di ispettori da parte dei centri di controllo privati ed 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.

## **2.5. L'adeguamento delle tariffe per le operazioni di revisione**

In quinto luogo, viene alla luce 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 pregresso.

## **2.6. La riforma del Codice della strada**

In ultimo, occorre meditare sull'opportunità di insistere con il testo di riforma del Codice della strada attualmente al vaglio della Camera dei deputati. Non si comprende quanto Parlamento e Governo vogliano materialmente investire su questo testo, frutto di un incidentato *iter* parlamentare, che, tra accelerazioni e tentennamenti, veti e preclusioni, risulta fermo in Commissione Trasporti dal luglio scorso.

In più, è il caso di sottolineare come il medesimo testo, piuttosto che la composizione ordinata di interventi diligentemente congegnati, appaia l'esito di una giustapposizione di questioni, estrapolate da oltre venti proposte di legge tra loro abbinate. In questo senso, non fanno eccezione le misure riferibili al mondo della revisione, le quali, inserite quasi



occasionalmente nelle disposizioni all'esame della Camera, faticano a giungere al cuore dei problemi.

