

STATO DEL SETTORE REVISIONE VEICOLI
•
PROPOSTE DI MODIFICHE
ED INTEGRAZIONI Art.80 CdS



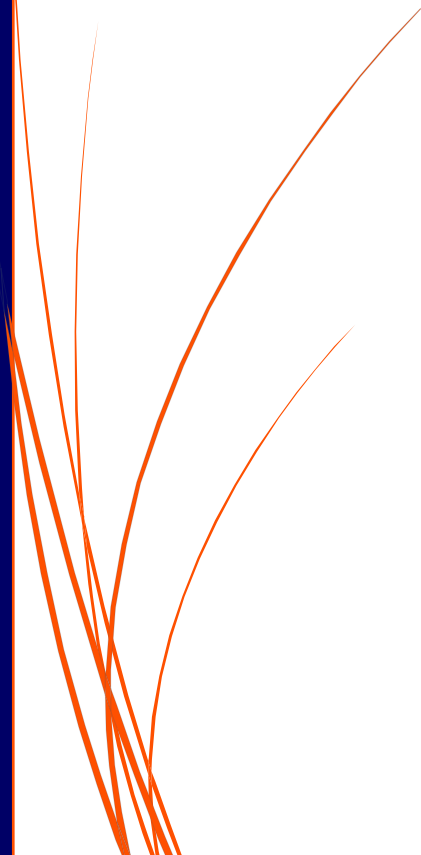
11 marzo 2019

Segreteria Generale: 346.2105941
www.asso-car.it

ALLA IX COMMISSIONE TRASPORTI

***La Revisione Veicoli in Italia:
il Patto Stato – Imprese non esiste più.***

*Un settore in profonda crisi etica e
deontologica e prossimo all'implosione,
descritto da una prospettiva inedita*



Egregi Onorevoli della IX Commissione Trasporti,

il documento che segue presenta la Revisione Veicoli in Italia da una prospettiva inedita.

Della Revisione Veicoli se ne parla solo quando programmi televisivi come Striscia la Notizia denunciano il meccanico “pizzicato” a falsificare i controlli; per il resto del tempo il nostro lavoro non fa notizia.

Come Associazione Nazionale dei Centri di Controllo, noi non ci nascondiamo dietro la falsa retorica “delle poche mele marce che danneggiano la categoria” a cui disperatamente ricorre chi difende a oltranza un sistema oramai fortemente deteriorato, al contrario: il nostro intento è di denunciare una volta per tutte e senza mezzi termini il degrado che esiste nel nostro settore, che è molto di più di quanto si possa immaginare.

Quei centri che finiscono alla berlina in TV **sono solo la punta dell'iceberg** di un sistema al collasso e che, se il legislatore non interverrà prontamente con radicali riforme dell'Art. 80 del C.d.S. e della normativa che in due decenni ne è derivata, è destinato a implodere del tutto, consegnandosi all'illegalità assoluta.

Ogni giorno, in tutta Italia, **migliaia di operatori improvvisati e opportunisti, che lo Stato con faciloneria ha abilitato all'esercizio della professione**, stanno distruggendo un servizio pubblico fondamentale e, con esso, le aziende di altrettante **migliaia di operatori – quelli sì professionisti - che cercano invece di lavorare con serietà ed etica**.

Chi vi scrive opera nel settore dal 1997, anno in cui lo Stato ha affidato alle imprese private le revisioni veicoli, e, prima di allora, è stato rappresentante di CNA, prendendo parte a quei tavoli di confronto con il Ministero dei Trasporti che hanno portato alla nascita del nostro settore e vivendo di prima persona l'intero iter legislativo: dopo oltre 20 anni, non c'è aspetto di questo mercato che mi sia sconosciuto, nel bene e nel male.

Al tempo, come associazioni delle autofficine, abbiamo visto solo le opportunità derivanti dalla privatizzazione della revisione veicoli e, per impedire ad altri soggetti potessero effettuarle, ci siamo impegnati affinché alcuni dispositivi – come la legge 122/1992 – fossero al centro della nostra strategia.

Non abbiamo saputo (o voluto) vedere il futuro; quantomeno avremmo dovuto cercare di intravedere le aberrazioni, le storture e le degenerazioni che, nel giro di pochi anni, le nostre istanze avrebbero sviluppato internamente a quel sistema che avevamo fortemente voluto e per cui ci eravamo duramente battuti.

Ciò che trovate in queste pagine **non vi verrà mai raccontato** nella sua interezza e realtà da chi ha la responsabilità della sorveglianza né, tantomeno, da altri che tutelano gli interessi della categoria.

Nessun addetto ai lavori, nel pubblico e nel privato, ammetterà interamente ciò che qui viene descritto, perché sarebbe **un'ammissione di fallimento e di colpa** da parte dello Stato e delle Imprese.

Se, a denti stretti, qualche ammissione verrà fatta sarà più che altro per minimizzare la situazione.

Al termine di questo documento verranno illustrate alcune proposte di integrazione all'Art. 80 C.d.S.: **integrazioni necessarie e urgenti**, non solo perché in 20 anni il mercato è radicalmente cambiato ma, soprattutto, perché l'Art. 80, così com'è, continua ad alimentare lo **sviluppo patologico del sistema**, in atto da oltre tre lustri, **che deve essere arrestato il prima possibile**, per evitare che quello che già oggi è un grave problema, diventi un fenomeno ingestibile in un futuro molto prossimo.

Riteneteci a vostra disposizione per ulteriori informazioni e, se lo ritenete utile, anche per un'audizione presso la IX Commissione Trasporti.

Piero Rista Presidente di Asso.Car – ANCC

Il Patto tra lo Stato e le Imprese private non esiste più

La revisione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ha la finalità “di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli stessi non producano emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti”.

Questa semplice definizione, espressa in modo essenziale dall’Art. 80 comma 1 del C.d.S., implica il perseguimento di tre obiettivi estremamente importanti per lo Stato:

- 1) garantire l’integrità fisica delle persone, in primis degli utenti della strada,*
- 2) tutelare la salute dei singoli e dell’intera comunità,*
- 3) proteggere il bene collettivo dell’ambiente.*

*A suo tempo lo Stato, non riuscendo più a gestire da solo il parco veicolare da controllare annualmente, ha deciso di **stringere un patto con determinate imprese private**, finalizzato a perseguire quei tre obiettivi.*

Il comma 8 dell’Art. 80 specifica i soggetti che, oltre agli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, possono esercitare l’attività di revisione: le imprese di autoriparazione, cioè autofficine, gommisti e carrozzerie e le imprese che commerciano in veicoli, purché dotate di officina di autoriparazione. Queste imprese possono unirsi in consorzi per ottenere sinergie ed economie di scala.

La ratio di questa scelta è stata che chi ripara veicoli per professione fosse più qualificato di altri a controllarli.

*Sotto pressione delle associazioni di categoria degli autoriparatori, che **formalmente** enfatizzavano la competenza dei loro associati e la convenienza e la comodità per l’utenza derivante dall’abbinamento centro di revisione + officina di riparazione - qualora fosse necessario riparare i veicoli prima o dopo la revisione – ma che **sostanzialmente** volevano assicurarsi che altri soggetti non potessero svolgere l’attività di revisione - venne stabilito che “tutte le imprese indicate devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all’art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122.”*

*Una scelta da parte dell’Italia in netta controtendenza con quasi tutti gli altri paesi europei che, **per l’evidente conflitto di interessi che ne deriva**, hanno invece escluso in modo categorico ed assoluto la possibilità che il controllore fosse anche il soggetto interessato a ripararli.*

*La commistione controllore-riparatore è stato **il primo grave errore** da parte dello Stato italiano.*

Questa anomalia italiana ha fatto sì che, nell’arco di pochi anni, la legge 122/1992 prevalesse sul dettato dell’Art. 80 C.d.S e che l’unico aspetto formalmente rilevante per gli operatori diventasse quello di possedere i requisiti per esercitare l’attività di revisione e generare fatturato incrementale all’officina, con buona pace della sicurezza stradale e della tutela dell’ambiente.

*In origine, questo **Patto Stato – Imprese di Autoriparazione** era limitato da una **concessione quinquennale**, data dalle province italiane su delega del Ministro dei Trasporti ma soggetta alla valutazione e al giudizio di Motorizzazione Civile per il rinnovo.*

Sapere di poter perdere l’attività dopo cinque anni, in caso di irregolarità o illeciti, era un potente deterrente per gli imprenditori che avevano investito decine e decine di milioni di lire nella revisione veicoli.

*Successivamente, la concessione quinquennale è stata trasformata in **autorizzazione a tempo indeterminato** e questo è stato **il secondo grave errore** da parte dello Stato italiano perché ha progressivamente vanificato il dettato dei comma 11, 15 (2°§) e 16 dell’Art. 80.*

Da anni, qualunque attività sanzionatoria di revoca dell’autorizzazione ed eventuale cancellazione dal registro delle imprese, viene facilmente annullata con il ricorso al TAR del Lazio.

La conseguenza che ne è derivata è che, in meno di un decennio, il **Patto Stato – Imprese di Autoriparazione** è stato sempre più disatteso e, oggi, detto in modo diretto e franco, per molti operatori è solo “carta straccia”.

Una cruda verità di cui nessuno parla e che, pertanto, è sconosciuta a una larga parte delle istituzioni, della politica, dei media e dei cittadini ma che altri, che per contro sono bene informati, preferiscono ignorare per disinteresse, incompetenza, convenienza od opportunismo.

Trattata da sempre come la “Cenerentola” dell’Automotive, la revisione veicoli è stata relegata in una sorta di limbo istituzionale e mediatico e ciò ha avuto come conseguenza logica e naturale il fatto che oggi **la revisione veicoli non è più associata al concetto di sicurezza stradale**, sia da parte dell’utenza che da parte degli addetti ai lavori.

Il binomio revisione veicoli-sicurezza stradale va giusto bene per i convegni di categoria, dove i relatori fanno a gara ad incensarsi con belle parole, grandi proclami e promesse di interessamento ai problemi del settore a cui, però, non è mai stato dato seguito alcuno.

La realtà è ben altra e peggiora di giorno in giorno.

Se c’è un’offerta delinquenziale è perché c’è una domanda delinquenziale

Sempre più italianiritengono che la revisione veicoli sia una tassa in più sul possesso di un’auto o una moto, un costo inutile per un’attività inutile, un fastidioso obbligo di legge da assolvere in fretta e senza problemi.

Come conseguenza di questo convincimento, ogni giorno aumenta il numero di coloro che si presentano presso un centro di revisione e **pretendono** di superare i controlli nel modo più semplice e veloce possibile, per il solo fatto di aver pagato il servizio.

Soprattutto vogliono evitare di dover sborsare denaro per far sistemare i propri veicoli, anche se in pessime condizioni per la naturale usura delle varie componenti da utilizzo o a seguito di incidente.

In merito ai veicoli incidentati, capita sempre più spesso che i proprietari di mezzi che hanno causato un incidente, dovendo sborsare di tasca propria i soldi per le riparazioni, si rifiutino di farlo o chiedano al meccanico o al carrozziere di fare i lavori in economia che, però, non ripristinano l’integrità e l’efficienza dei mezzi. I casi di airbag scoppiati e mai sostituiti per ragioni economiche, sono all’ordine del giorno.

Malgrado ciò, la pretesa da parte di questi soggetti di avere comunque esito positivo in revisione è divenuta prassi.

Migliaia di operatori hanno visto in tali comportamenti di una sempre più larga parte dell’utenza un’opportunità unica per incassare del denaro facile, con rischi minimi sia imprenditoriali che legali.

Non è possibile dire se sia nato prima l’uovo o la gallina, cioè chi abbia dato il via a questa degenerazione del sistema; è però possibile affermare che **se esiste un’offerta delinquenziale è perché c’è una domanda delinquenziale**.

La stragrande maggioranza degli utenti ha da tempo capito che a molti meccanici interessa solo incassare 45 euro facili, senza creare fastidi ai clienti e a se stessi: basta accedere a un qualsiasi forum o gruppo di automobilisti sui social e leggere le decine di post in merito per averne contezza.

Gli stessi utenti sanno che, al massimo, avranno solo la seccatura di dover cercare un centro compiacente, se, per loro “sventura”, il primo centro visitato, per deontologia professionale, si sarà rifiutato di fare la revisione e avrà suggerito di far sistemare il mezzo in autofficina o dal gommista o in carrozzeria.

Non servono grandi trucchi e sotterfugi per accontentare questa domanda di mercato: basta chiudere gli occhi sui difetti, anche quelli gravi e pericolosi, di cui entrambe le parti sono perfettamente conscie.

C'è chi lo fa per evitare discussioni coi clienti che, non di rado, finiscono con minacce verbali se non fisiche in caso di rifiuto ad effettuare la revisione o in caso di esito negativo.

Altri lo fanno perché obbligati: migliaia di Responsabili Tecnici sono costretti dai loro titolari ad attestare il falso sotto minaccia di licenziamento (che in molti casi è poi di fatto avvenuto).

Il più delle volte, invece, si tratta di una libera scelta, per mero utilitarismo del proprietario del centro di revisione perché, tanto, il rischio è bassissimo.

Come tutti gli addetti ai lavori, questi soggetti sanno che, malgrado il dettato del comma 10 dell'Art. 80 C.d.S., da anni i controlli da parte di MCTC e Provincia sono inesistenti, sia per carenze di organico che per reale e manifesto disinteresse della P.A. e che nessuno verrà a questionare il loro operato.

Neppure sapere che il collega, che previamente ha respinto il veicolo, potrebbe mandare una segnalazione all'UTC locale o fare un esposto alle Forze di Polizia è un deterrente.

L'esperienza quotidiana, sempre di più testimoniata sui social da centinaia di centri di revisione in tutta Italia, conferma che la segnalazione alle autorità competenti è un atto perfettamente inutile, perché non ha mai seguito o che, nei rari casi di una reazione, passano di norma parecchie settimane prima di una verifica (anticipata agli interessati) e, a quel punto, non è più possibile accertare realmente la falsa revisione.

Nel frattempo, quei soggetti scorretti avranno incassato denaro facile e danneggiato doppiamente il collega corretto che si sarà visto prima sottrarre potenziale fatturato e poi venire denigrato da un passaparola meschino e feroce, che lo segnalerà come centro di revisione da evitare perché corretto, condannandolo spesso a un'attività marginale nei volumi, se non alla chiusura.

Tutto ciò avviene ogni giorno, in tutta Italia, nella totale indifferenza degli UMC locali, delle provincie, delle Forze di Polizia e delle Polizie Locali.

Il risultato è che, ogni anno, milioni di veicoli potenzialmente pericolosi ed altamente inquinanti sono autorizzati a circolare liberamente sulle nostre strade.

La revisione veicoli è anche diventata "uno strumento di marketing" per dare un'aurea di ufficialità e autenticazione alle truffe che molti commercianti di veicoli usati (e sempre di più anche di molti privati) attuano, sfruttando una falla del sistema per ottenere il massimo lucro dalla vendita di auto usate.

Il fenomeno esiste ed è noto da sempre: il cosiddetto "schilometraggio", cioè la diminuzione fatta ad arte da tecnici specializzati dei chilometri risultanti sul contachilometri, al fine di aumentare artificialmente il valore del mezzo anche di migliaia di euro rispetto al valore effettivo di mercato dato dal chilometraggio reale.

Scriva Alfredo Bellucci - forse il massimo esperto di questo fenomeno criminale - sul suo blog *Non Prendermi per il Chilometro*:

"Un altro problema, da non sottovalutare, indirettamente generato da questo attacco massivo al mercato dell'auto, sferrato da parte di questi "TRUFFATORI SCHEMA PONZI", sta nel mutilare economicamente, immobilizzare ed annientare psicologicamente i potenziali clienti di attività sane e corrette! Concessionarie commercianti che non riescono a vendere perché questa tipologia di truffa genera una concorrenza sleale spietata. Una concorrenza sleale che si protrae nel tempo. Queste truffe non sono solo vergognose ma letteralmente devastanti, un flagello per la nostra economia."

La variante moderna della truffa consiste nel fatto che, una volta schilometrato, il mezzo viene portato nel centro di revisione più vicino, possibilmente compiacente, e sottoposto ai controlli tecnici.

Il Responsabile Tecnico ha l'obbligo di registrare i chilometri che legge sul contachilometri al momento della revisione e questo dato comparirà successivamente sul Portale dell'Automobilista, diventando "ufficiale" agli occhi di potenziali acquirenti.

In passato il Portale dell'Automobilista riportava il cd. "storico", cioè il chilometraggio delle precedenti revisioni (sino a tre), rendendo immediato scoprire la differenza di chilometraggio (in meno) e avere sentore di frode. In seguito, MCTC ha eliminato questa informazione e oggi l'unico dato mostrato è l'ultimo.

Chi vende un'auto usata schilometrata **e revisionata**, invita di solito l'ignaro acquirente a verificare i chilometri sul Portale dell'Automobilista, ad attestazione della propria "onestà".

Alfredo Bellucci stima che il 50% dei veicoli usati venduti in Italia sia schilometrato.

Un aspetto paradossale di questa attività illecita è che la quasi totalità dei veicoli schilometrati e revisionati **non sono in scadenza di revisione**, avendola fatta spesso di recente e, pertanto, non è giustificato il nuovo controllo anticipato se non per avere pubblicato sul Portale dell'Automobilista il nuovo chilometraggio.

Questa è un'ulteriore anomalia permessa dall'Art. 80 C.d.S. e, nello specifico dal comma 3 che si limita a stabilire che "la revisione deve essere disposta entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni", senza prevedere l'espresso divieto a farla in periodi diversi, soprattutto anticipatamente, se non per circostanze eccezionali da documentare alla Motorizzazione Civile.

L'assenza poi di una sanzione per la tardiva revisione, ma solo per quella omessa, incoraggia da anni il fenomeno delle **revisioni differite a discrezione dell'utenza**, con la conseguenza che in circolazione vi sono centinaia di migliaia di veicoli, **potenzialmente pericolosi**, che non vengono controllati sino a quando i loro proprietari decidono (o si ricordano) di presentarsi presso un centro di revisione.

Le cause del degrado

Com'è potuto accadere che un settore di pubblica utilità, che il legislatore ha fortemente regolamentato per garantire uniformità di protocolli e controlli a livello nazionale a beneficio e tutela dei cittadini, ovunque essi risiedano, sia diventato un regno dell'anarchia?

Com'è possibile che un'attività tesa a garantire l'incolumità fisica degli utenti della strada sia diventata "un mercato delle vacche a cielo aperto"?

Una prima risposta la si trova nella struttura stessa del mercato: una crescita dei volumi – ininterrotta per 20 anni -ha attirato come mosche al miele migliaia di autofficine, con la conseguenza che il numero di centri di controllo è cresciuto più che proporzionalmente, riducendo di fatto i volumi medi procapite.

A titolo informativo, i veicoli sottoposti a revisione sono passati dal 2004, anno in cui sono state introdotte anche le revisioni motoveicoli, da 11,4 milioni a 15,8 milioni del 2018, pari al 38,6% di incremento.

Contestualmente, negli stessi anni, i centri di revisione sono passati dai 5.290 di fine 2004 agli 8.946 di fine 2018, pari ad un aumento del 69,1%.

Ne deriva che il revisionato medio annuo procapite è passato da 2.115 revisioni del 2004 alle 1.766 del 2018, pari a un calo di 389 unità a testa, ovvero del -18%.

Questa è peraltro solo una media; se si entra nel dettaglio dei numeri, si scopre che nel 2018 il 66% dei centri di controllo italiani è stato sotto media nazionale, arrivando al massimo a 1.750 revisioni all'anno, che il 55% arriva a un massimo di 1.500 e che il 38% di essi ne ha fatte meno di 1.000.

Se si considera che il punto di pareggio economico per un'officina con una sola linea di revisione e un solo Responsabile Tecnico è attorno alle 2.000 revisioni annue, è immediatamente evidente che la maggioranza dei centri italiani opera in perdita e ciò spiega perché molti scelgano la via dell'illecito, attestando il falso, pur di acquisire o non perdere clienti.

I fattori che amplificano gli illeciti

Da anni questa è la prima causa che spinge sempre più operatoria decidere di rischiare e delinquere è che i conti non tornano più.

Che la revisione sia un'attività ad alta intensità di capitale è noto a chiunque operi nel settore; ciò che pochi sanno è che, in particolare con l'avvento del protocollo MCTCNet2 nel 2015, i costi fissi in strutture, attrezzature e personale tecnico rappresentano oggi in media il 95% dei costi di esercizio.

L'incomprimibilità dei costi fissi fa sì che basti un lieve calo dei volumi e il conto economico va subito in perdita.

Chi ha un Centro di Controllo c.d. "puro", cioè che effettua solo revisioni, è sistematicamente a rischio chiusura ma anche chi ha un centro cd. "misto", cioè abbina anche l'attività di autoriparazione, oggi non ha più grandi garanzie di sopravvivenza, a meno che non ricorra a degli escamotage.

Più centri => più concorrenza => meno revisioni pro-capite => meno fatturato => più revisioni facili e false.

Questo circolo vizioso viene alimentato continuamente da almeno tre lustri dalla farraginosità delle norme e dalla conseguente libera interpretazione delle stesse da parte delle istituzioni, soprattutto le province, da un sistematico scaricabarile di responsabilità tra gli enti preposti a monitorare, controllare e sanzionare e, non ultima, dalla progressiva e inarrestabile riduzione degli organici e delle risorse economiche a disposizione di Motorizzazione Civile a seguito dei continui tagli di budget di tutte le leggi finanziarie che si sono susseguite nel tempo.

A ciò si aggiunga che la Tariffa Ministeriale della revisione è ferma dal 2007.

In oltre 20 anni, è stata modificata solo tre volte e, sempre, a un livello inadeguato per le reali necessità del settore.

Nel 1997, primo anno della privatizzazione, la tariffa era di 35.000 Lire, cioè 18,07 Euro.

Successivamente, a metà 1999 venne adeguata a 50.000 Lire, ovvero 25,82 Euro, cifra che, tuttavia, si rivelò subito insufficiente per remunerare correttamente gli investimenti sostenuti dai centri di revisione e il lavoro necessario svolto per erogare il servizio.

Nell'ottobre 2004, dopo anni di trattative con la Direzione Generale di Motorizzazione Civile, il Ministro dei trasporti stabilì che la Tariffa di revisione venisse innalzata all'importo di 45 Euro - a cui aggiungere IVA, Diritti DTT e costo del bollettino postale.

*Fu però soltanto nell'ottobre 2007, cioè **esattamente tre anni dopo**, che tale Tariffa entrò effettivamente in vigore, a seguito della pubblicazione del Decreto 2 agosto 2007, n. 161 a firma del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.*

La ratio di detto aumento viene spiegata in due punti dello stesso documento citato:

"Ritenuto che l'espletamento delle revisioni da parte delle imprese di cui al citato articolo 80, comma 8, del decreto legislativo n. 285 del 1992 debba consentire alle stesse un equo utile, connesso con l'esercizio della loro attività.

*Ritenuta **la necessità che le predette tariffe siano adeguate alle mutate esigenze del mercato, tenuto conto degli intervenuti incrementi del costo del servizio erogato** dagli uffici della motorizzazione civile e dalle imprese di cui al citato articolo 80, comma 8, del decreto legislativo n. 285 del 1992."*

*Da allora, malgrado le "esigenze del mercato" siano mutate ancora più e più volte e nonostante ulteriori "incrementi del costo del servizio erogato" generati dagli investimenti in attrezzature **imposti alle imprese** per il passaggio al Protocollo MCTCNet2, **abbiano completamente eroso la marginalità** dei centri di revisione, la tariffa di revisione non è più stata modificata, se non nella componente dei Diritti spettanti al DTT e nel costo del bollettino postale, entrambi aumentati.*

A titolo di mero esempio comparativo, la revisione di una caldaia murale per il riscaldamento domestico costa mediamente tra i 120 e i 130 euro, contro i 66,80 della revisione veicoli (45 al netto di imposte, diritti e tasse).

Ora, per revisionare una caldaia bastano pochi attrezzi per una spesa di qualche decina di euro, mentre per effettuare i controlli di un veicolo sono necessarie svariate attrezzature omologate ed opere murarie che possono implicare investimenti anche dell'ordine di 50-60.000 euro o superiori, in caso di più linee di revisione.

*Sorda al dettato del citato Decreto 161 di garantire ai centri di revisione **un equo utile, connesso con l'esercizio della loro attività**, la passata Direzione Generale di MCTC ha sempre respinto non solo tutte le richieste di aumenti da parte delle associazioni di categoria ma anche quelle di un semplice adeguamento, come avvenuto nel 2007.*

*Il rifiuto di Motorizzazione Civile di sottoporre al Ministro dei Trasporti le nostre istanze veniva sistematicamente argomentato con una presunta **"complessità dell'iter burocratico"** che ha tenuto in scacco il comparto per oltre 11 anni.*

*Parimenti, per oltre un decennio, sono andate disattese anche le ripetute richieste da parte delle nostre associazioni di categoria di dar seguito agli impegni assunti dal Ministero di applicare **quantomeno** la rivalutazione ISTAT ogni due anni alla Tariffa di revisione.*

Da ottobre 2004 ad oggi l'adeguamento della tariffa in base agli indici ISTAT ammonta al 21,50 % pari a 9,68 euro per ciascun veicolo revisionato; si tratta di un calcolo molto semplice che si può fare utilizzando la specifica funzione RICALCOLO RIVALUTAZIONI del sito www.istat.it".

La semplice rivalutazione dell'attuale tariffa tuttavia non sarebbe sufficiente a riequilibrare la situazione che si è venuta a creare negli anni, soprattutto a fronte degli investimenti fatti per l'adeguamento delle attrezzature e dei software al Protocollo MCTCNet2, in vigore dal 1° gennaio 2015.

A quei 9,68 euro, quindi, andrebbe aggiunto un iniziale aumento di 12 euro che vada a compensare, se non gli investimenti in attrezzature, almeno quel 25% di tempo in più che si è reso necessario per svolgere una revisione.

*Quello della revisione veicoli è certamente **l'unico dei servizi pubblici regolamentati in cui non sono mai stati fatti adeguamenti all'inflazione**, come invece è avvenuto per il resto dei settori amministrati le cui tariffe, in molti casi, sono cresciute ben più dell'indice generale dei prezzi al consumo.*

A sostegno di tale tesi, si riporta un estratto dell'audizione dell'Istituto nazionale di statistica, fatta il 24 ottobre 2012 davanti alla Commissione straordinaria per la verifica dell'andamento generale dei prezzi al consumo e per il controllo della trasparenza dei mercati del Senato della Repubblica.

Questo report è l'unico documento aggregato presente nell'archivio ISTAT in cui si comparano le tariffe di più servizi pubblici regolamentati su un arco temporale di 10 anni.

Pur essendo datato e riferendosi a un periodo temporale solo parzialmente coincidente con quello da cui l'attuale tariffa di revisione è in vigore, questo studio mostra chiaramente come si siano mosse le tariffe di molti servizi pubblici a livello nazionale e locale.

Al paragrafo **1.2 Le tariffe locali**, si legge nell'incipit:

“Nel corso del 2012 la maggior parte delle tariffe locali presenta una crescita superiore al tasso medio d'inflazione, confermando un andamento in atto da alcuni anni.”

Successivamente, il riquadro di pagina 13 del documento riporta sinteticamente quanto segue:

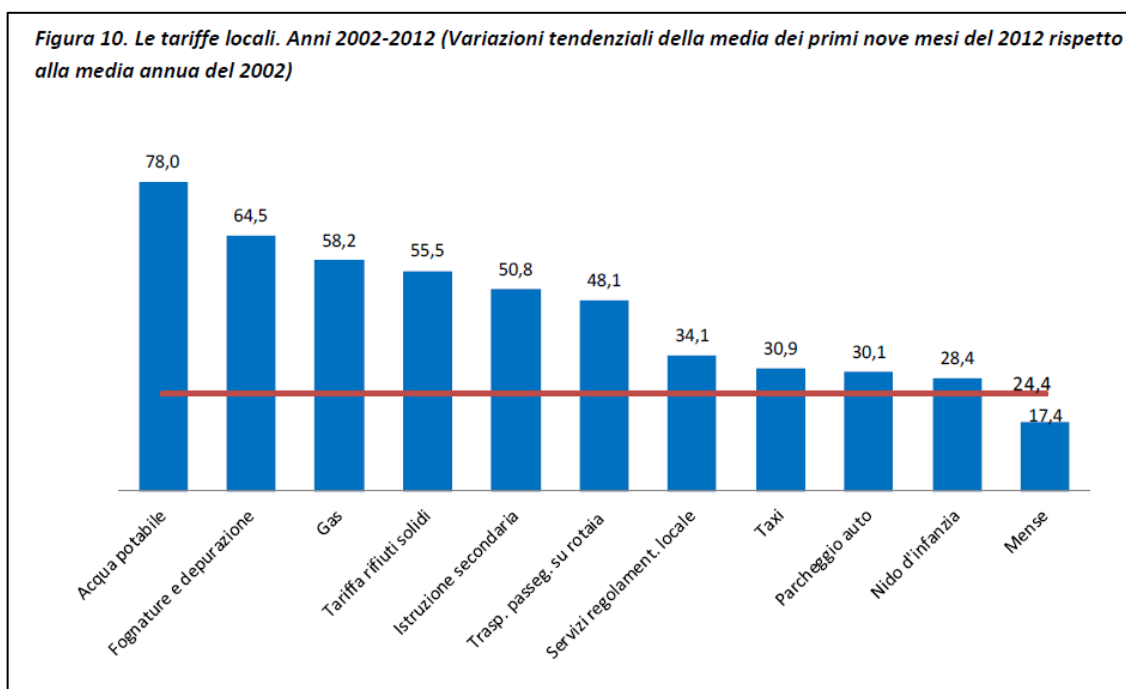
Le tendenze degli ultimi dieci anni delle tariffe locali

L'analisi dell'andamento delle tariffe locali conferma quanto rilevato in precedenza riguardo alla maggiore velocità di crescita delle tariffe locali rispetto al tasso medio d'inflazione.

Tra il 2002 e il 2012 si rilevano aumenti dei prezzi delle tariffe dei beni e servizi a regolamentazione locale ampiamente superiori all'indice generale dei prezzi al consumo (pari al 24,4% tra il 2002 e i primi nove mesi del 2012).

In particolare, le variazioni più elevate hanno interessato le tariffe dell'acqua, sia per la fornitura di quella potabile (+78%), sia per il servizio di fognatura e depurazione (+64,5%), seguite dal gas (+58,2%), che ha risentito principalmente dell'andamento del mercato energetico e, in secondo luogo, degli interventi fiscali che hanno coinvolto le accise governative, le addizionali regionali e l'Iva.

Seguono le variazioni della tariffa dei rifiuti solidi (+55,5%), dell'istruzione secondaria (+50,8%) e del trasporto passeggeri su rotaia (+48,1%).”



Questa iniqua e ingiustificata cristallizzazione della tariffa di revisione da oltre decennio, abbinata a un vuoto normativo lasciato dall'Art. 80, - che al comma 13 si limita a stabilire che debba essere attestato il pagamento da parte dell'utenza - ha avuto come **esito paradossale** "una guerra tra poveri".

Sempre più operatori, nell'illusorio tentativo di far quadrare i conti e pur di acquisire clienti, da anni offrono sconti e omaggi sulla revisione veicoli: il più diffuso è il buono sconto carburante.

I “timidi” 5 euro degli anni iniziali sono presto diventati 10, poi 15 e poi anche 30; in un caso documentato della provincia di Fermo oggi vengono promessi addirittura 40 euro.

Significa che chi regala quella somma lavora per un compenso di soli 5 euro!

Significa inoltre che per ogni 1.000 revisioni all’anno iniziali (prima del buono omaggio) ora ne servono 9.000, solo per incassare la stessa somma di 45.000 euro.

Oltre ad essere una follia aziendale per l’antieconomicità della cosa, da un punto di vista tecnico è irrealizzabile in termini di capacità produttiva, ovviamente limitata rispetto ai volumi da raggiungere.

Già con 15 euro di sconto, solo per restare nella condizione pre-omaggio, è necessario incrementare del 50% i volumi effettuando 1.500 revisioni annue ogni 1.000 iniziali.

*La domanda formulata più volte al Garante della Concorrenza e del Mercato, **se fosse possibile o meno scontare la tariffa di revisione, anche in modo indiretto attraverso l’omaggio di buoni sconto**, ha sempre ricevuto una risposta ambigua e mai esaustiva.*

Tant’è che, facendo riferimento allo stesso documento del Garante, Motorizzazione ha più volte emesso circolari con cui comunicava tassativamente il divieto di scontare la tariffa di revisione e, per contro, la provincia di Fermo (stranamente la stessa in cui operano due centri, appartenenti a un gruppo di scuole guida e agenzie pratiche auto, che regalano 40€ di buoni carburante) ha affermato esattamente l’opposto “come forma di fidelizzazione del cliente”.

*Grazie a questa ambiguità, la prassi del buono carburante si è diffusa in tutta Italia e oggi, molti utenti, **esigono un omaggio di almeno 15 euro, oltre ovviamente a pretendere l’esito positivo della revisione.***

Tutto quanto illustrato sopra sta letteralmente portando il settore al collasso e al fallimento quelle migliaia di operatori seri e professionali, che non vogliono piegarsi al malaffare diffuso.

Alla luce di tutto quanto sopra, è facile prevedere il futuro della revisione veicoli in Italia e, di conseguenza, della sicurezza stradale, della tutela della salute pubblica e dell’ambiente: sempre più centri di revisione sceglieranno la via dell’illecito, confidando nell’assenza dei controlli e della complicità dell’utenza; quelli che non lo faranno, per deontologia professionale ed etica personale, chiuderanno.

Sulle nostre strade circoleranno a quel punto milioni e milioni di veicoli formalmente efficienti ma in realtà potenzialmente mortali.

La Direttiva europea 2014/45/UE e il DM 214 19.05.2017 sono la chiave di volta per una radicale moralizzazione del settore, l’occasione unica e irripetibile per espellere gli operatori incompetenti ed opportunisti e, contestualmente, disincentivare l’utenza scorretta dalla ricerca della revisione facile.

Una rivoluzione copernicana che potrà compiersi solo a condizione che i decreti attuativi – in ritardo di pubblicazione attualmente di due anni - vadano nella giusta direzione.

Senza necessariamente eliminare il requisito di iscrizione nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione, previsto dal comma 8 dell’art.80, che aprirebbe il mercato a investitori finanziari interessati unicamente al profitto e, soprattutto, alle multinazionali straniere che dominano la revisione veicoli nel resto d’Europa e che dispongono di risorse economiche e finanziarie inarrivabili anche dai più grandi centri di revisione italiani, vanno tuttavia individuati dei criteri per impedire il protrarsi dei guasti della L.122/1992.

*La soluzione è già prevista dall’art. 13 comma 3 del DM 214 2017 e consiste nell’obbligatorietà di tenere gli Ispettori (oggi Responsabili Tecnici) **esenti da conflitti di interesse**: in sostanza, chi è abilitato come Ispettore non dovrebbe poter svolgere anche l’attività di meccanico e riparare i veicoli.*

Basterebbe in tal senso introdurre un comma aggiuntivo al comma 9 dell’Art.80.

Ma ciò è solo il primo passo e non sarà sufficiente a riportare una larga parte del mercato nel rispetto delle regole, se non verrà attuata una revisione radicale dell’Art. 80 C.d.S., divenuto oramai obsoleto nella maggior parte dei suoi commi.

In allegato, sottoponiamo le nostre proposte per l'integrazione della maggior parte dei commi, nella speranza che, quantomeno le più urgenti, vengano recepite dagli onorevoli membri della IX Commissione Trasporti, dando il via al necessario iter parlamentare per la loro implementazione.

ALLA IX COMMISSIONE TRASPORTI

Art. 80 C.d.S.

***Un testo divenuto obsoleto, superato
dai tempi e dagli eventi.***

Commenti e proposte di integrazione

Comma 1- Il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, i criteri, i tempi e le modalità per l'effettuazione della revisione generale o parziale delle categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, al fine di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli stessi non producano emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti; le revisioni, salvo quanto stabilito nei commi 8 e seguenti, sono effettuate a cura degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri. Nel regolamento sono stabiliti gli elementi su cui deve essere effettuato il controllo tecnico dei dispositivi che costituiscono l'equipaggiamento dei veicoli e che hanno rilevanza ai fini della sicurezza stessa.

Commento: nessuno

Integrazioni proposte:nessuna

Comma 2 -Le prescrizioni contenute nei decreti emanati in applicazione del comma 1 sono mantenute in armonia con quelle contenute nelle direttive della Comunità europea relative al controllo tecnico dei veicoli a motore.

Commento: il comma 2, come altri seguenti, riporta ancora termini superati e non più in uso. Ad esempio, Comunità europea dovrebbe venire sostituito dall'attuale Unione Europea. Inoltre, dovrebbe venire fatto esplicito riferimento alla Direttiva 2014/45/UE e al DM 214 19.05.2017 che hanno posto le fondamenta per la revisione europea ed introdotto i nuovi concetti di Centro di Controllo, in luogo di officina, e di Ispettore, in luogo di Responsabile Tecnico.

Integrazioni proposte:

alla fine del comma 2, aggiungere: in special modo le prescrizioni della Direttiva 2014/45/UE e il derivante DM 214 19.05.2017

Comma 3. Per le autovetture, per gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t e per gli autoveicoli per trasporto promiscuo la revisione deve essere disposta entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni, nel rispetto delle specifiche decorrenze previste dalle direttive comunitarie vigenti in materia.

Commento: il comma 3 lascia aperta la possibilità di effettuare la revisione in periodi diversi da quelli stabiliti dal legislatore senza conseguenza alcuna. Ciò sta incentivando la diffusione delle revisioni differite a discrezione dell'utenza e, inoltre, sposta in automatico la revisione successiva, due anni dopo, al mese corrispondente a quello dell'ultima revisione e non a quello della data di immatricolazione. Tali prassi vanno scoraggiate, anche prevedendo delle sanzioni.

Parimenti va scoraggiata la possibilità di effettuare una revisione anticipata rispetto alla naturale scadenza (fatto salvo quanto previsto dal comma 7), che viene sempre più sfruttata dai commercianti di veicoli usati, ma anche da molti privati che, dopo aver alterato il chilometraggio dei veicoli, diminuendolo anche di parecchio, si recano in revisione al fine di ottenere una "certificazione" dei nuovi chilometri che verranno riportati nel Portale dell'Automobilista e garantirsi così un conseguente aumento illegittimo del valore dell'usato da proporre in vendita.

Infine, per il progressivo invecchiamento del parco veicolare italiano, che ha come conseguenza una sempre più diffusa tendenza a non fare una quantomeno minima manutenzione dei veicoli, i veicoli portati in revisione dopo il 7° - 8° anno presentano un elevato numero di carenze gravi o pericolose, soprattutto quelli che hanno percorrenze molto elevate, come accade per i veicoli commerciali o le autovetture di agenti e rappresentanti di commercio. Pertanto, diventa imperativo poter accertare annualmente che quei veicoli rispondano ancora alle condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità così come che non producano emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti, in ossequio al comma 1.

Integrazioni proposte:

al comma 3, dopo “e successivamente ogni due anni”, aggiungere: sino all’ottavo anno, successivamente la revisione deve essere disposta annualmente [omissis].

3bis. *La revisione deve essere disposta sempre nel mese corrispondente a quello di prima immatricolazione, sia per la prima revisione che per le revisioni successive alla prima. Non è ammesso anticipare né posticipare la revisione rispetto al naturale mese di scadenza.*

Chiunque circola con un veicolo che sia stato presentato oltre il mese di naturale scadenza alla prescritta revisione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 50 se la revisione è stata effettuata entro il mese successivo a quello previsto. Tale sanzione è raddoppiabile in caso di revisione ritardata per più di un mese in relazione alle scadenze previste dalle disposizioni vigenti.

La revisione posticipata non modifica la data naturale della revisione successiva che resta pertanto quella corrispondente al mese di prima immatricolazione.

3ter. *La revisione anticipata rispetto alla naturale scadenza, richiesta spontaneamente dall’utenza, è ammessa unicamente qualora sorgano dubbi da parte del soggetto richiedente sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti. La richiesta di controllo anticipato deve essere motivata per iscritto, deve contenere i dati del veicolo di cui si chiede la revisione anticipata, il nome del richiedente, se non coincidente col proprietario, indicare il numero dei chilometri risultanti sul contachilometri al momento della richiesta, quelli dell’ultima revisione precedente, se effettuata, ed essere trasmessa in via digitale da parte delle officine agli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri.*

Gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, qualora sorgano dubbi sulla reale veridicità della richiesta di revisione anticipata, possono ordinare in qualsiasi momento dei controlli ai sensi del comma 10, anche con segnalazione agli organi di polizia stradale di cui all'art. 12.

Comma 4 - *Per i veicoli destinati al trasporto di persone con numero di posti superiore a 9 compreso quello del conducente, per gli autoveicoli destinati ai trasporti di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i taxi, per le autoambulanze, per i veicoli adibiti a noleggio con conducente e per i veicoli atipici la revisione deve essere disposta annualmente, salvo che siano stati già sottoposti nell'anno in corso a visita e prova ai sensi dei commi 5 e 6.*

Commento: nessuno.

Integrazioni proposte: nessuna.

Comma 5 - *Gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, anche su segnalazione degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, qualora sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, possono ordinare in qualsiasi momento la revisione di singoli veicoli.*

Commento: il comma 5 implica che le revisioni disposte dagli uffici competenti del DTT vengano effettuate presso i centri di revisione degli UMC. Ciò non accade di fatto quasi più per i cronici problemi di organico della maggioranza delle Motorizzazioni provinciali. Le criticità potrebbero venire risolte, affidando le revisioni a Centri di Controllo abilitati previo corso specifico e certificati da organismi di certificazione, ispezione e verifica accreditati da Accredia – Ente Unico nazionale di accreditamento.

Integrazioni proposte: 5bis - *Il Ministro dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, il rispetto*

dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, può su comunicazione degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri ordinare che le suddette revisioni di veicoli singoli vengano espletate presso Centri di Controllo abilitati previo corso specifico e certificati da organismi di certificazione, ispezione e verifica accreditati da Accredia – Ente Unico nazionale di accreditamento.

Comma 6 - I decreti contenenti la disciplina relativa alla revisione limitata al controllo dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono emanati sentito il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

Commento: I centri di controllo segnalano sempre più frequenti manomissioni dei filtri antiparticolato (FAP o DPF) e le rimappature delle centraline EGR da parte degli utenti, fatte al fine di aggiungere più potenza ai motori diesel ma, soprattutto, per eliminare gli inconvenienti di perdita di potenza o arresto motore che spesso, per un cattivo o errato uso dei veicoli a gasolio, si manifestano nella fase di rigenerazione del filtro.

Alterare il FAP o le centraline è vietato ma sempre più meccanici offrono questo servizio, con l'escamotage di avvertire i clienti che l'uso di veicoli modificati è consentito solo in pista.

Oggi molti Ispettori quando si accorgono delle manomissioni si trovano a un bivio: respingere il veicolo senza fare la revisione o revisionarlo e dare esito positivo, quantomeno per le emissioni.

Chi respinge il veicolo riscontra spesso nel giro di poche ore, a volte pochi minuti, che il veicolo è stato regolarmente revisionato da un collega e che la revisione è pubblicata sul Portale dell'Automobilista.

Benché molti segnalino il fatto alle autorità competenti (MCTC locali o alle Forze di Polizia) raramente vi è un riscontro e un controllo sul veicolo segnalato come manomesso e, successivamente, sul centro che lo ha revisionato, dando esito positivo.

Sarebbe opportuno disciplinare con un comma l'obbligatorietà per gli Ispettori di segnalare agli uffici competenti della MCTC i veicoli con FAP manomessi o valvole EGR alterate e, parimenti, l'obbligatorietà per le autorità competenti di dare luogo a tempestivi controlli, richiamando i veicoli per una revisione presso i centri di controllo degli UMC.

Conseguentemente andrebbero previste anche sanzioni per chi ha manomesso i FAP e rimappato le centraline delle valvole EGR e, soprattutto, per i centri di controllo che hanno dato esito positivo.

Integrazioni proposte: nessuna

Comma 7. In caso di incidente stradale nel quale i veicoli a motore o rimorchi abbiano subito gravi danni in conseguenza dei quali possono sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione, gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1 e 2, intervenuti per i rilievi, sono tenuti a darne notizia al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri per la adozione del provvedimento di revisione singola.

Commento: il comma 7 parla di dubbi che possono sorgere sulle condizioni di sicurezza per la circolazione e lascia agli organi di polizia stradale l'obbligo di informare il DTT affinché i veicoli vengano sottoposti a revisione straordinaria. Il comma 7 non prevede tuttavia la situazione in cui gli esiti dell'incidente non sono valutabili come pericolosi per la sicurezza stradale sino a quando non è stato fatto un preventivo di intervento di carrozzeria.

Nel caso in cui tale preventivo richiedesse interventi di ripristino complessi e onerosi, si presentano due fattispecie: il veicolo incidentato senza colpa, verrà interamente risarcito dall'assicurazione e, pertanto, il suo proprietario ne chiederà certamente il ripristino alle condizioni originali.

Il veicolo che invece ha causato l'incidente sarà totalmente a carico del suo proprietario per le riparazioni di meccanica e carrozzeria e non è da escludere che questi sceglierà di far fare i lavori in economia, anche a scapito dell'integrità struttura del mezzo, come frequentemente viene rilevato in fase di revisione periodica.

Va quindi previsto che, in caso di incidente (qualunque ne sia la causa: collisione, uscita di strada, urto contro una barriera o altro ostacolo fisso, investimento di animali), qualora i costi di ripristino dei veicoli coinvolti risultino superiori a un dato importo, venga imposta una revisione straordinaria sia del veicolo che ha subito l'incidente ed è coperto da assicurazione ma, soprattutto, di quello responsabile dell'incidente, il cui costo di ripristino sono a carico del proprietario, al fine di accertare la reale integrità del mezzo.

Integrazioni proposte:

Comma 7bis. *I veicoli a motore o rimorchi che, pur non rientrando nella fattispecie del precedente comma 7, a seguito di incidente stradale abbiano subito danni che, in sede di preventivo tecnico ed economico d'officina o carrozzeria, comportino interventi complessi di meccanica e carrozzeria ovvero costi di riparazione d'officina o di carrozzeria eccedenti i 4.000 euro, sono soggetti al medesimo provvedimento di revisione singola di cui al comma 7, entro 30 giorni dalle avvenute riparazioni e ripristino.*

I controlli di revisione singola possono essere effettuati anche dai Centri di Controllo indicati nel precedente comma 5bis.

Le compagnie assicuratrici dei veicoli interessati, una volta ricevuto la perizia tecnica dei periti incaricati e la relativa quantificazione economica, sono tenute a darne notizia al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri per la adozione del provvedimento di revisione singola.

Comma 8 -*Il Ministro dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, può per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122. Le suddette revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi e alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni.*

Commento: *il comma 8 da anni non è più rispondente alle reali finalità del legislatore, che erano quelle di mettere il Dipartimento dei Trasporti Terrestri nelle condizioni di disporre di un potente deterrente dato dal poter rifiutare il rinnovo della concessione quinquennale in caso di gravi comportamenti da parte delle imprese indicate nel testo. L'autorizzazione sine die, fatto salvo il caso di revoca previsto dal comma 11, ha di fatto azzerato il fattore di deterrenza. Il combinato disposto tra questo punto del comma con quello relativo all'obbligo per le imprese di possedere i requisiti di cui all'art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122, ha generato nel tempo un'aberrazione interpretativa del comma 8, facendo sì che l'attività di autoriparazione (latusensu) prevalesse su quella di revisione come scopo principale, se non unico, delle imprese interessate ad avere un centro di revisione, vanificando totalmente il dettato e le finalità di sicurezza stradale, tutela della salute pubblica e dell'ambiente indicate dal comma 1.*

Andrebbe innanzitutto ripristinata la concessione quinquennale, abolendo l'autorizzazione a tempo indeterminato.

In secondo luogo, pur lasciando invariato il requisito dell'iscrizione al registro delle imprese esercenti attività di riparazione ex art.2 comma 1 L.122/1992, andrebbe chiaramente statuito che a chi effettua le revisioni (Ispettore) è assolutamente vietato effettuare anche attività di autoriparazione, recependo così in toto il dettato dell'Art.13 comma 3 del DM 214 19.05.2017 che prescrive che "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."

Andrebbe infine integrato il testo con la parte relativa alla revisione da parte delle imprese private dei veicoli pesanti con massa superiore a 3,5 previsto dalla legge 145 comma 1049 del 30.12.2018.

Integrazioni proposte:

nel comma 8 dopo "ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t" aggiungere "ovvero superiore a 3,5t destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP) di cui legge 145 comma 1049 del 30.12.2018."

8 bis: l'Art. 105 del Decreto Legislativo 31-3-1998 n. 112 è soppresso al comma 3 p.to d) che autorizza le province al rilascio di autorizzazione alle imprese di autoriparazione per l'esecuzione delle revisioni e al controllo amministrativo sulle imprese autorizzate. Con apposito Decreto Ministeriale viene ripristinato l'istituto della concessione quinquennale rilasciata dai competenti Uffici del Dipartimento dei trasporti terrestri.

8ter. Le imprese individuate nel comma 8, all'atto della revisione devono porre l'Ispettore nelle condizioni di operare secondo quanto previsto dal successivo comma 9bis.

Comma 9. Le imprese di cui al comma 8 devono essere in possesso di requisiti tecnico-professionali, di attrezzature e di locali idonei al corretto esercizio delle attività di verifica e controllo per le revisioni, precisati nel regolamento; il titolare della ditta o, in sua vece, il responsabile tecnico devono essere in possesso dei requisiti personali e professionali precisati nel regolamento. Tali requisiti devono sussistere durante tutto il periodo della concessione. Il Ministro dei trasporti definisce con proprio decreto le modalità tecniche e amministrative per le revisioni effettuate dalle imprese di cui al comma 8.

Commento: il comma 9 parla per il responsabile tecnico del possesso dei requisiti personali e professionali precisati nel regolamento. Tali requisiti devono sussistere durante tutto il periodo della concessione. Nulla viene invece detto sull'autonomia decisionale e l'assenza di conflitti di interesse che il responsabile tecnico deve possedere durante l'attività ispettiva dei veicoli. Va in particolar modo evitato che l'interesse economico derivante da una possibile riparazione prevalga sull'obiettività del controllo tecnico; così come va assolutamente evitato che il Responsabile Tecnico (Ispettore ai sensi del DM 214 19.05.2017) possa subire pressioni indebite da terzi, siano essi clienti o datori di lavoro.

Integrazioni proposte:

9bis. Ai sensi del DM 214 del 19.05.2017, al fine di assicurare un elevato grado di imparzialità e obiettività, al momento di effettuare un controllo tecnico gli Ispettori devono essere esenti da conflitti di interesse. Pertanto, a chi esercita l'attività di Ispettore è vietato esercitare contestualmente anche l'attività di autoriparatore.

9ter. Chiunque, in modo coercitivo, induce un Ispettore a produrre un attestazione di revisione falsa è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 431 a Euro 1.734. Tale sanzione è raddoppiata nel caso che la coercizione venga esercitata dal datore di lavoro o da un suo

incaricato. Se nell'arco di due anni decorrenti dalla prima vengono accertate tre violazioni, la provincia di competenza revoca l'autorizzazione.

Comma 10 - Il Ministero dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I controlli periodici sulle officine delle imprese di cui al comma 8 sono effettuati, con le modalità di cui all'art. 19, commi 1, 2, 3, e 4, della legge 1° dicembre 1986, n. 870, da personale del Dipartimento per i trasporti terrestri in possesso di laurea ad indirizzo tecnico ed inquadrato in qualifiche funzionali e profili professionali corrispondenti alle qualifiche della ex carriera direttiva tecnica, individuati nel regolamento. I relativi importi a carico delle officine dovranno essere versati in conto corrente postale ed affluire alle entrate dello Stato con imputazione al capitolo 3566 del Ministero dei trasporti, la cui denominazione viene conseguentemente modificata dal Ministro dell'economia e delle finanze.

Commento: da tempo, per carenze di organico e di risorse, il DTT effettua i controlli periodici previsti dal comma 8 in modo sempre più sporadico e rarefatto, praticamente nullo. Questa criticità è nota a tutti gli operatori del settore e comporta che molti centri di revisione, confidando nell'assenza delle ispezioni, effettuano revisioni false o comunque difformi da quanto stabilito dal protocollo MCTCNet2, a danno dei colleghi che operano in modo professionale e nel rispetto della normativa e dei regolamenti. Potrebbe essere una soluzione efficace affidare l'attività di controllo dei centri e dei veicoli revisionati ad enti di sorveglianza accreditati da Accredia o da un organismo europeo equivalente.

Integrazioni proposte:

10 bis. Il Ministro dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri il rispetto dei termini previsti per i controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime, può con proprio decreto affidare in concessione quinquennale i suddetti controlli ad organismi di certificazione, ispezione e verifica accreditati da organismi nazionali di accreditamento designati dal governo italiano o dagli Stati Membri dell'Unione europea in applicazione del Regolamento europeo 765/2008.

Comma 11. Nel caso in cui, nel corso dei controlli, si accerti che l'impresa non sia più in possesso delle necessarie attrezzature, oppure che le revisioni siano state effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti, le concessioni relative ai compiti di revisione sono revocate.

Commento: il comma 11 aveva una sua validità applicativa fintanto che le imprese operavano in regime di concessione quinquennale sotto il controllo della MCTC.

Nei primi anni di applicazione dell'art. 80, il DTT possedeva adeguate risorse sia in termini di personale qualificato che di budget e, pertanto, le MCTC provinciali esercitavano un forte controllo sul territorio e ciò permetteva ai funzionari e dirigenti di conoscere personalmente gli operatori e le imprese.

In caso di controlli e riscontro di difformità che comportavano la revoca della concessione, ai titolari delle imprese revocate era praticamente impossibile ottenere una nuova concessione da parte del DTT, anche ricorrendo all'escamotage di presentare la domanda sotto una nuova o diversa ragione sociale.

Col passaggio da concessione ad autorizzazione a tempo indeterminato rilasciata dalle provincie, si è creata una sovrapposizione di responsabilità, spesso conflittuale, che ha comportato uno "scaricabarile" tra gli enti preposti soprattutto sulla questione della revoca e, di conseguenza, l'attività di sorveglianza è venuta progressivamente meno, anche per la già citata mancanza di risorse umane ed economiche.

A ciò va aggiunta la prassi da parte delle imprese revocate, consolidatasi nel tempo, di fare ricorso al TAR (in particolare del Lazio) per annullare la disposizione di revoca: ricorso che ha sempre avuto successo, al punto tale che, in occasione di convegni del settore, l'allora Direttore Generale di Motorizzazione, alle richieste dei centri di revisione di maggiori e più incisivi interventi da parte dell'Amministrazione, rispondeva

“E poi che succede? Noi li chiudiamo, loro fanno ricorso, il Giudice dà loro ragione e lo Stato è pure obbligato a pagare i danni per il mancato guadagno.”

Integrazioni proposte:

Non è necessaria alcuna modifica al comma 11, né alcun comma aggiuntivo; sarebbe sufficiente ripristinare l'istituto della concessione quinquennale e affidare nuovamente tutta la gestione a Motorizzazione Civile (assicurando adeguate risorse economiche e finanziarie per il potenziamento degli organici e delle infrastrutture, soprattutto informatiche).

Comma 12. *Il Ministro dei trasporti con proprio decreto, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, stabilisce le tariffe per le operazioni di revisione svolte dalla Dipartimento per i trasporti terrestri e dalle imprese di cui al comma 8, nonché quelle inerenti ai controlli periodici sulle officine ed ai controlli a campione effettuati dal Ministero dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, ai sensi del comma 10.*

Commento: *il comma 12 si limita a stabilire che le tariffe per le operazioni di revisione sono stabilite del Ministro dei Trasporti, di concerto con quello dell'economia ma nulla dice sulla modalità con cui tali tariffe debbano o possano venire adeguate all'inflazione o a mutate situazioni di mercato o dell'economia. Questo vuoto normativo ha comportato che la tariffa di revisione è bloccata dal 2007, con grande danno per gli operatori del settore.*

Inoltre, non viene esplicitamente espresso che la tariffa va corrisposta obbligatoriamente prima di disporre la revisione e che non è possibile promettere né praticare sconti su un prezzo amministrativo, neppure in forma indiretta o camuffata.

Integrazioni proposte:

Comma 12 bis. *Le tariffe per le operazioni di revisione vengono adeguate ogni due anni, in base alla variazione percentuale dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo, rilevati nel mese di dicembre rispetto allo stesso mese di due anni precedenti.*

Comma 12 ter. *Le tariffe per le operazioni di revisione vanno corrisposte da parte dell'utenza anticipatamente rispetto all'erogazione delle operazioni di revisione, per l'intero importo stabilito ai sensi del comma 12 e non possono venire aumentate né ridotte arbitrariamente da parte delle imprese di cui al comma 8, neppure in modo indiretto con l'applicazione, in aumento, di spese amministrative o accessorie ovvero, in diminuzione, di sconti, buoni sconto, omaggi e regalie di qualunque specie e natura.*

Sono consentite le offerte promozionali che comportano la gratuità ovvero sconti sul costo dei controlli o degli interventi tecnici preliminari alle operazioni di revisione vere e proprie, così come per qualsiasi altro servizio aggiuntivo alle revisioni stesse.

Chiunque, in modo diretto o indiretto modifica arbitrariamente in più o in meno l'importo stabilito ai sensi del comma 12, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 450 a Euro 1.800.

Tale sanzione è raddoppiabile in caso che la modifica del prezzo della tariffa di revisione venga reiterata per più di una volta.

12 quater. *È vietata in qualunque forma la promessa al pubblico, ai sensi dell'articolo 1989 c.c., di offrire sconti, buoni sconto, omaggi e regalie di cui al comma 12ter sulle tariffe per le operazioni di revisione. Chiunque, attraverso qualsiasi strumento pubblicitario e con qualsiasi modalità di comunicazione, promette al pubblico sconti, buoni sconto, omaggi e regalie comprensibilmente riconducibili all'erogazione dell'attività di revisione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 1.500 a Euro 5.000. Tale sanzione è raddoppiabile in caso che la promessa venga pubblicizzata per più di una volta.*

Comma 13 -Le imprese di cui al comma 8, entro i termini e con le modalità che saranno stabilite con disposizioni del Ministro dei trasporti, trasmettono all'ufficio provinciale competente del Dipartimento per i trasporti terrestri la carta di circolazione, la certificazione della revisione effettuata con indicazione delle operazioni di controllo eseguite e degli interventi prescritti effettuati, nonché l'attestazione del pagamento della tariffa da parte dell'utente, al fine della relativa annotazione sulla carta di circolazione cui si dovrà procedere entro e non oltre sessanta giorni dal ricevimento della carta stessa. Effettuato tale adempimento, la carta di circolazione sarà a disposizione presso gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri per il ritiro da parte delle officine, che provvederanno a restituirla all'utente. Fino alla avvenuta annotazione sulla carta di circolazione la certificazione dell'impresa che ha effettuato la revisione sostituisce a tutti gli effetti la carta di circolazione.

Commento:il comma 13 è totalmente superato e andrebbe abrogato: già da parecchi anni non è più necessario trattenere la carta di circolazione da trasmettere agli uffici del DTT e l'esito della revisione viene riportato immediatamente al termine della stessa con l'apposizione di un'etichetta adesiva. L'informatizzazione della Motorizzazione civile e dei centri di controllo, in particolar modo con l'implementazione del protocollo MCTCNet2, ha reso immediata l'informazione sui controlli e sull'esito degli stessi; l'attestazione del pagamento della tariffa è "formalmente" certificata dal pagamento dei diritti DTT per via telematica, operazione obbligatoria per concludere la procedura di revisione.

L'avverbio "formalmente" è volutamente virgolettato per evidenziare, ancora una volta, la cattiva prassi, sempre più diffusa, di scontare la tariffa di revisione attraverso la consegna di buoni carburante o altri omaggi.

Integrazioni proposte:

13bis – Il comma 13 si intende abrogato e sostituito dal comma 13ter.

13ter - Le imprese di cui al comma 8, entro i termini e con le modalità previste dal protocollo MCTCNet2 e da quelle stabilite con ulteriori disposizioni del Ministro dei trasporti, trasmettono in via telematica al Centro Elaborazioni Dati (CED) del Dipartimento per i trasporti terrestri, i dati tecnici della revisione, completi di immagini digitali criptate dei veicoli controllati, il Certificato di Controllo della revisione effettuata con indicazione delle operazioni di controllo eseguite, delle eventuali carenze rilevate durante i controlli e degli interventi prescritti effettuati, nonché la dichiarazione con firma digitale attestante che il pagamento della tariffa da parte dell'utente è avvenuto in forma integrale senza sconti o abbuoni di sorta, né direttamente in fattura né in modo indiretto attraverso la cessione di denaro o strumenti equivalenti a denaro ovvero omaggi in beni o servizi.

13quater – A completamento della trasmissione dei dati di cui al comma 13ter e al termine delle fasi di elaborazione degli stessi da parte del CED della Motorizzazione Civile, vanno riportati sul Portale dell'Automobilista l'esito della revisione, i chilometri inseriti dall'Ispettore che ha effettuata la revisione, i chilometri delle due revisioni precedenti all'ultima, se effettuate, il codice officina assegnato dal MIT al centro di controllo, la ragione sociale del centro di controllo e il nome e cognome dell'Ispettore che ha effettuato la revisione.

Comma 14 -Ad esclusione dei casi previsti dall'articolo 176, comma 18, chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla prescritta revisione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 173 a Euro 695. Tale sanzione è raddoppiabile in caso di revisione omessa per più di una volta in relazione alle scadenze previste dalle disposizioni vigenti. L'organo accertatore annota sul documento di circolazione che il veicolo è sospeso dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione. È consentita la circolazione del veicolo al solo fine di recarsi presso uno dei soggetti di cui al comma 8 ovvero presso il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici per la prescritta revisione. Al di fuori di tali ipotesi, nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 2.002 a Euro 8.009. All'accertamento della violazione di cui al periodo precedente

consegue la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni, secondo le disposizioni del capo I, sezione II, del titolo VI. In caso di reiterazione delle violazioni, si applica la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo.

Commento: il comma 14 mira a scoraggiare gli utenti ad omettere la revisione, pena una sanzione pecuniaria. Di fatto, come dimostrano gli innumerevoli articoli di cronaca, pubblicati quotidianamente online da media locali, che riportano i numeri, spesso impressionanti, dei veicoli circolanti senza revisione individuati dalle Polizie Locali con l'uso di sistemi mobili di rilevamento targa, questi importi sono evidentemente inadeguati come deterrente.

Vero è che, in molti casi, si tratta di veicoli che non sono stati sottoposti per tempo a revisione per dimenticanza da parte dei proprietari o dei conducenti.

Tuttavia, si stima che in Italia circolino ogni anno da due a tre milioni di veicoli privi di revisione (dati che coincidono con le stime di ANIA per quanto riguarda i mezzi privi di assicurazione).

Andrebbe quantomeno modificato il comma 14 nella parte in cui si dice che le sanzioni sono raddoppiate in caso di omessa revisione per più volte, introducendo una sanzione crescente in base al numero di revisioni omesse negli anni, colpendo così centinaia di migliaia di utenti che, in questo caso non per dimenticanza ma per scelta, evitano i controlli periodici dei loro veicoli.

La soluzione al problema è semplice: basterebbe che il MIT, tramite il Portale dell'Automobilista, il mese precedente ai controlli inviasse ai cittadini interessati un avviso di scadenza revisione del loro veicolo e, all'inizio del mese successivo, incrociasse i numeri di targa estratti dal Portale dell'Automobilista con quelli del CED di Motorizzazione Civile, verificando in brevissimo tempo quanti veicoli non si sono presentati presso i centri di controllo che verrebbero segnalati alle polizie locali, richiamati per verifica e, nel caso, sanzionati con un aggravio di pena pecuniaria.

Previo un periodo di transizione, i proprietari dei veicoli dovrebbero registrarsi sul Portale dell'Automobilista, aggiornando i loro dati personali e dei loro veicoli, ogni volta che sia necessaria una variazione (per cambio auto, furto, demolizione, vendita a terzi, ad esempio).

Oggi la segnalazione della scadenza revisione è lasciata alla buona volontà (e alle finanze) dei centri di controllo che inviano lettere, e-mail o sms ai loro clienti e a quelli potenziali, acquistando i dati (non sensibili) da ACI – PRA.

Lo Stato dovrebbe assolvere esso stesso a questo onere, dato che si tratta di un obbligo di legge: l'utilizzo del Portale dell'Automobilista avrebbe costi di postalizzazione via e-mail molto contenuti. Eventuali costi incrementali sarebbero dovuti principalmente alla necessità di disporre di maggiori capacità di server, costi che, però, verrebbero più che recuperati dal maggior numero di revisioni (in scadenza regolare) che sicuramente verrebbero fatte dai cittadini informati ufficialmente dal MIT attraverso Motorizzazione civile, che non avrebbero più la scusa della dimenticanza.

Integrazioni proposte:

Comma 14 - il capoverso "Tale sanzione è raddoppiabile in caso di revisione omessa per più di una volta in relazione alle cadenze previste dalle disposizioni vigenti" andrebbe modificato in "Tale sanzione è raddoppiabile per ogni volta in cui è stata omessa la revisione in relazione alle cadenze previste dalle disposizioni vigenti".

Comma 15 - Le imprese di cui al comma 8, nei confronti delle quali sia stato accertato da parte dei competenti uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri il mancato rispetto dei termini e delle modalità stabiliti dal Ministro dei trasporti ai sensi del comma 13, sono soggette alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 431 a Euro 1.734. Se nell'arco di due anni decorrenti dalla prima vengono accertate tre violazioni, l'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri revoca la concessione.

Commento: come per il comma 14, anche il comma 15 prevede deterrenti che si sono dimostrati inefficaci. Inoltre, se il comma 13 venisse abrogato il comma 15 perderebbe totalmente di significato ed efficacia.

Se invece venisse approvato il comma 13ter, dovrebbe venire abrogato anche il comma 15 e sostituito da sarebbe possibile prevedere delle forme di deterrenza più incisive per i centri di controllo che non dovessero attenersi.

Integrazioni proposte:

Comma 15bis – Il comma 15 si intende abrogato e sostituito dal comma 15ter.

Comma 15ter - Le imprese di cui al comma 8, nei confronti delle quali sia stato accertato da parte dei competenti uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri il mancato rispetto dei termini e delle modalità stabiliti dal Ministro dei trasporti ai sensi del comma 13ter, sono soggette alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 1.000 a Euro 3.000. Se nell'arco di due anni decorrenti dalla prima viene accertata una seconda violazione, le sanzioni amministrative vengono triplicate. All'accertamento di una terza violazione nell'arco dei due anni di cui al paragrafo precedente, le sanzioni vengono quintuplicate e contestualmente l'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri revoca la concessione.

Comma 16 - L'accertamento della falsità della certificazione di revisione comporta la cancellazione dal registro di cui al comma 8.

Commento: Il comma 16 prevede una sanzione molto grave ma, anche in questo caso, non sufficiente a fermare gli operatori disonesti a compiere illeciti ai soli fini di un profitto facile. Evidentemente non basta l'ammonizione di venire radiati dal registro delle imprese esercenti l'attività di autoriparazione, dato che è sufficiente cambiare la denominazione sociale per presentare una nuova domanda di iscrizione. Va pertanto individuato un modo per disincentivare i singoli individui a delinquere.

Probabilmente il rischio di perdere o avere sospesa per almeno un triennio la qualifica di autoriparatore e/o di ispettore e quindi non avere più la possibilità di esercitare tali attività, quantomeno per un tempo limitato ma abbastanza lungo, basterebbe a scoraggiare i più.

Integrazioni proposte:

16 bis – L'accertamento della falsità della certificazione di revisione comporta la sospensione per tre anni della qualifica di meccatronico, gommista o carrozziere e di quella di Ispettore del soggetto che ha attestato il falso, precludendo l'esercizio dell'attività di autoriparazione e di revisione per lo stesso periodo. Al termine del triennio di sospensione, qualora venga accertato che il soggetto reintegrato abbia nuovamente attestato il falso nel certificare la revisione, la qualifica di meccatronico, gommista o carrozziere e quella di Ispettore verrà revocata definitivamente.

Comma 17 - Chiunque produce agli organi competenti attestazione di revisione falsa è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 431 a Euro 1.734. Da tale violazione discende la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

Commento: Il comma 17 prevede due sanzioni che posseggono indubbiamente una notevole componente di deterrenza ma che, evidentemente non sono sufficienti a scoraggiare quella parte dell'utenza che, attivamente, cerca e trova centri di controllo compiacenti e disposti ad attestare il falso.

Dato che la revisione falsa viene normalmente richiesta quando le condizioni del veicolo sono tali da rendere assolutamente necessario un intervento importante presso un'autofficina meccanica, gommista o carrozzeria per ripristinarne l'efficienza, ne segue che i veicoli con attestazione di revisione falsa sono potenzialmente molto pericolosi per la circolazione.

Sarebbe allora imperativo obbligare i proprietari o utilizzatori di tali veicoli a sottoporre i loro mezzi a una nuova revisione e, nel caso che venissero riscontrate delle gravi irregolarità nello stato d'uso dei veicoli (carenze gravi o pericolose), i proprietari o chi ha in uso i mezzi dovrebbero venire ulteriormente sanzionati.

Integrazioni proposte:

17bis – *In caso di attestazione di revisione falsa di cui al comma precedente, si intendono come fondati i dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti e pertanto trovano applicazione immediata le disposizioni dei comma 5 e 5bis, con l'aggiunta della perentorietà per gli uffici competenti del Dipartimento dei trasporti terrestri di ordinare la revisione dei singoli veicoli.*

17ter – *Se nel corso della revisione venissero riscontrate carenze gravi o pericolose, il veicolo sarà sospeso dalla circolazione. È consentita la circolazione del veicolo al solo fine di recarsi presso uno dei soggetti di cui al comma 8 per le necessarie attività di ripristino delle condizioni di sicurezza per la circolazione, di silenziosità e di produzione di emanazioni inquinanti non superiori ai limiti prescritti e, successivamente, al fine di recarsi presso un centro di controllo tra quelli indicati dai comma 5 e 5bis per la successiva revisione.*

17quater–*Chiunque, abbia prodotto attestazione di revisione falsa e il cui veicolo in sede di revisione mostri carenze gravi o pericolose, in aggiunta a quanto disposto dal comma 17, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 2.002 a Euro 8.009.*

ASSO.CAR-ANCC[®]

Associazione Nazionale Centri di Controllo



11 marzo 2019

Segreteria Generale: 346.2105941
www.asso-car.it