



Roma, 18 novembre 2020

Prot.n. 223/2020

**Alla cortese attenzione del
Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Giancarlo Cancellieri**

Egregio Vice Ministro,

com'è noto, l'attuale impianto normativo volto a sovrintendere la gestione delle revisioni periodiche dei veicoli a motore ha contribuito a configurare un esempio virtuoso di interazione pubblico-privato. Questo perché, negli anni, la partnership Motorizzazione civile e centri di controllo privati ha restituito al sistema degli accertamenti un modello vincente, in grado di garantire tempi certi ed elevati standard di sicurezza stradale. La Pubblica Amministrazione, infatti, senza rinunciare alla prerogativa della supervisione, ha devoluto le attribuzioni di carattere operativo alle imprese. Queste ultime hanno svolto i nuovi munera in maniera ineccepibile, esibendo, sul punto, le caratteristiche richieste e i risultati attesi. Più di recente, i problematici ritardi accumulati dagli ispettori della Motorizzazione e, all'inverso, gli eccellenti indici di efficienza conseguiti dalle imprese hanno spinto il legislatore ad ampliare, almeno a livello formale, la sfera di competenza dei centri privati, conferendo loro anche la revisione dei mezzi pesanti, che insieme alla possibilità di esperire i collaudi, completerebbe il quadro delle operazioni ragionevolmente affidabili in regime di autorizzazione.



Tuttavia, in estate, la conversione del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 ad opera della legge 11 settembre 2020, n. 120 ha immesso nella cornice normativa di riferimento, per come coerentemente delineata dal «Codice della strada», un elemento di assoluto pregiudizio per la tenuta del vigente sistema delle revisioni. Si allude all'articolo 49, comma 5-septies, lettera b), del decreto in parola, il quale ha stabilito che gli accertamenti di cui all'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, relativi, per l'appunto, allo svolgimento delle revisioni, possano essere eseguiti anche dagli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 maggio 2017. Saggiunge – la disposizione – che per l'espletamento della detta attività è riconosciuto ai predetti ispettori «un compenso», a carico dei richiedenti la revisione.

In sostanza, l'articolo de quo apre una insidiosa breccia nell'attuale assetto delle revisioni, in cui l'ispettore riveste, all'interno del centro autorizzato, il ruolo di dipendente e, in quanto tale, è posto nelle condizioni di poter svolgere le proprie mansioni grazie all'impiego delle attrezzature nella disponibilità dell'impresa. Per paradosso, con la novella introdotta dal cosiddetto «Decreto Semplificazioni», si giungerebbe a designare ex novo una figura professionale autonoma, capace di operare alla stregua di un libero professionista. Non si comprende, altrimenti, come potrebbe percepire, a rigore, la provvigione, quale remunerazione diretta per l'attività svolta.

Tanto premesso, non si può non denunciare il rischio insito tra i gangli della descritta impostazione. Si tratta – è bene sottolinearlo – di un disegno normativo balzano, idoneo a realizzare una pericolosa scissione tra la titolarità della funzione di revisione ricadente, a mezzo di autorizzazione, in capo alle imprese e il concreto esercizio della stessa, precipitosamente deferito alla categoria degli ispettori in sede di conversione del «Decreto Semplificazioni».

Gli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stanno dando corso alla previsione in argomento. Sulla base delle norme di servizio circolate in queste settimane, si istituiscono gli elenchi degli ispettori incaricati di effettuare l'attività di revisione, tanto sui mezzi leggeri, quanto su quelli pesanti. Invece di fare affidamento sui centri di controllo privati, si giunge, persino, a disporre il richiamo degli ex funzionari del Ministero, vale a dire personale oggi in pensione.



Urge, allora, un immediato arresto del processo di destrutturazione normativa in atto, prima che gli effetti si facciano irreversibili. Stando così le cose, il collaudato sistema aziendale, messo a punto con sacrificio, dedizione e professionalità dai centri di revisione privati, rischia di saltare. Ineluttabili e rovinose sarebbero, infatti, le implicazioni sul piano finanziario per le dette realtà. A giudizio di CNA, occorre proseguire la strada fin qui seguita. Le tappe conclusive del percorso di riforma sarebbero già tracciate: anzitutto, l'adozione del decreto ministeriale teso ad estendere i compiti delle imprese alla revisione dei mezzi pesanti e, in aggiunta, la riconduzione delle operazioni di collaudo entro il perimetro dell'autorizzazione rilasciata ai centri di controllo privati.

Per tutti questi motivi, auspichiamo un Suo tempestivo intervento, a cominciare dalla convocazione del tavolo di confronto da Lei apprezzabilmente annunciato durante l'audizione in Commissione Trasporti alla Camera.

Le stesse preoccupazioni le rivolgiamo, in parallelo, al Ministro De Micheli.

Nel rinnovarle i nostri più sentiti auguri di buon lavoro in questo delicato frangente per il Paese, porgiamo

Cordiali saluti,

Il Segretario Generale
Sergio Silvestrini

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Sergio Silvestrini', written over the typed name.

Il Presidente Nazionale
Daniele Vaccariño

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Daniele Vaccariño', written over the typed name.