

## **Oggetto: Memoria scritta Federispettori al D.L. n.202 del 27 dicembre 2024**

Spett.le 1° Commissione permanente Affari Costituzionali,  
con la presente l'associazione Federispettori intende apporre il proprio contributo alla fase emendativa al DL n.202 del 27 dicembre 2024, chiedendo inoltre che la breve memoria venga messo agli atti. La nostra è un'azione preventiva, considerando che la conversione in Legge del consueto Milleproroghe negli ultimi due anni ha riservato al settore che rappresentiamo spiacevoli sorprese.

Federispettori è l'associazione a tutela degli ispettori addetti alla revisione ministeriale dei veicoli di cui all'art.80, comma 8 del D.Lgs 285/92, nella fattispecie di quelli impiegati nel settore veicoli pesanti (di massa complessiva > 3,5T) per quanto concerne i contenuti del presente documento. Tale figura professionale nacque dopo un travagliato iter legislativo indirizzato verso la privatizzazione di un settore che, fino al 2020, era a trazione esclusivamente pubblica con il monopolio assoluto di Motorizzazione Civile. Le cause dell'esternalizzazione sono facilmente intuibili, a partire dalle recenti dichiarazioni del Ministro dei trasporti Matteo Salvini, *"negli ultimi vent'anni, il settore ha perso oltre il 50% del personale raggiungendo 2700 unità a fronte delle 7000 iniziali"*, dati da implementare al preciso rapporto dell'ex direttore generale della Motorizzazione, l'ing. Pasquale D'anzi: l'età media dei dipendenti [di Motorizzazione] è elevata, *"circa 55 anni a livello nazionale con picchi di 61 anni nel singolo ufficio"*. Il quadro della carenza di personale in Motorizzazione non era e non è tuttora rassicurante, nonostante l'ente pubblico abbia in più occasioni manifestato ostruzionismo - a tutti i livelli - verso qualsiasi forma di esternalizzazione. **E' chiaro che un ente ridotto a meno del 50% della propria forza-lavoro non possa supportare la mole di funzioni per le quali è stato predisposto, considerando inoltre che il parco circolante, soprattutto dei veicoli industriali, è in costante incremento.**

Non occorre verificare i dati, comunque disponibili presso l'ente nazionale di statistica, ed in parte riportati nella tabella sottostante.



E' sufficiente pensare a quanto la logistica negli ultimi anni sia diventata centrale nella vita di ognuno di noi, diretta conseguenza dell'evoluzione degli *e-commerce*.

Dopo anni di *bagarre* parlamentari (*immagine di destra*), sicuramente nella memoria di molti fra i destinatari del presente documento, si arrivò ad un epocale emendamento all'art. 80 del D.Lgs 285/92, ovvero l'estensione del regime di esternalizzazione, oltre che alle revisioni dei veicoli cosiddetti leggeri, in vigore dagli anni 90, ai veicoli pesanti.

**FIAP** HOME CHI SIAMO ADERISCI SERVIZI ULTIME DAL TRASPORTO CONTATTI LOGIN / ACCEDI FIAP ACADEMY

NEWS

### La revisione dei mezzi pesanti può essere effettuata anche da officine esterne autorizzate

Lo prevede il decreto firmato dal Ministro Giovannini. Il Viceministro Morelli: "In questo modo si semplificano le procedure e si potranno smaltire le pratiche arretrate"

24 Novembre 2021 | Pubblicato in NEWS



PROSSIMO ARTICOLO



24 Novembre 2021

Attenzione - Blocco ingresso in Austria ai mezzi pesanti dalla A/22 del Brennero

**Fu una decisione obbligata:** dopo numerose cosiddette (discutibili) "semplificazioni", ovvero autocertificazioni di soggetti privati in sostituzione alle visite tecniche, ovviamente finalizzate ad alleggerire il carico di lavoro gravante sulla Motorizzazione, gli standard minimi di servizio verso l'utenza rimasero comunque insufficienti. Ritardi nelle revisioni dei veicoli industriali e nel rilascio delle patenti di guida, quello che si può definire il *core-business* di Motorizzazione. Ritardi aggravati ulteriormente dalla pandemia Covid-19, il "colpo di grazia" che affossò definitivamente il servizio pubblico.

In quel buio periodo, precedente alla succitata modifica dell'art.80 del D.Lgs 285/92, nel cosiddetto decreto "Cura Italia"(D.L. 17 marzo 2020, n.18), convertito in legge n.27 del 24 aprile 2020, venne abilitata una figura di supporto ai funzionari di Motorizzazione Civile, quantomeno per le "missioni esterne", ovvero revisioni di veicoli industriali ed esami patente. Si tratta dell'**ispettore ausiliario**, in breve un ex dipendente di Motorizzazione in quiescenza. Tale figura, ideata come rimedio temporaneo estremo in un periodo emergenziale, negli anni seguenti non solo si è dimostrata totalmente inutile, **ma ha rappresentato un evidente ostacolo al processo di esternalizzazione delle revisioni dei veicoli industriali**. Non sono certamente un segreto gli scioperi ad oltranza dei dipendenti di Motorizzazione, ad ogni livello, per contrastare l'attuazione di tale esternalizzazione, in vigore nella fase transitoria a partire da marzo 2023.



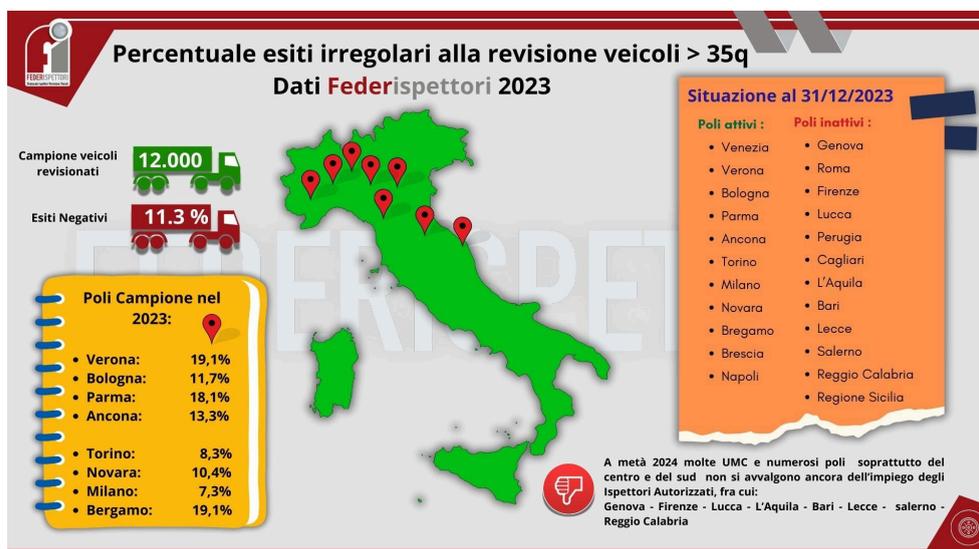
A sinistra l'immagine manifesto delle proteste di piazza dei funzionari pubblici della motorizzazione del 26 maggio 2023.

Una battaglia per la rivendicazione di migliori condizioni lavorative ha contribuito a rendere precaria una categoria neonata e priva di tutele.

A solo un mese dall'inizio delle nuove attività, dopo una serrata trattativa con le organizzazioni sindacali dei dipendenti di Motorizzazione, l'allora direttore generale Ing. Pasquale D'anzi pubblicò un documento (circolare prot.7127 del 2/3/2023) che introdusse una scala gerarchica secondo la quale agli ispettori, a seconda dell'inquadramento giuridico (dipendente pubblico o libero professionista), venivano attribuiti diritti diversi e disparità di trattamento. Fra questi, l'autorizzazione a svolgere i controlli a determinate categorie di veicoli, un'anomalia tutta italiana inconcepibile nel resto d'Europa, ed uno specifico grado di priorità ad operare. In sintesi, l'ispettore privato opera, limitatamente ad alcune categorie di veicoli, solo dopo che sono esaurite tutte le disponibilità ad operare degli ispettori pubblici, spesso in regime di lavoro straordinario. Da sostituti dei funzionari pubblici, per effetto di una circolare della direzione generale della Motorizzazione gli ispettori autorizzati ne sono diventati i supplenti, stravolgendo così la volontà del Parlamento.

**L'aspetto ancor più grave è che anche agli ispettori ausiliari è stata riservata tale precedenza: prima opera il pensionato, poi, se avanza qualche briciola, il giovane titolare di partita IVA.**

A meno di un mese dall'inizio dell'operatività degli ispettori autorizzati (privati), l'apertura delle partite IVA, la regolarizzazione agli obblighi formativi ed assicurativi disposti dal DM 466/21, **ne è stata decretata la condanna a morte**, peraltro senza che gli stessi avessero dimostrato profili di inadempienza. Tutt'altro: l'introduzione degli ispettori privati **in alcune parti d'Italia si è manifestata come una consistente stretta nei controlli dei veicoli pesanti, con conseguente innalzamento dello standard qualitativo del settore.** Un aspetto non sempre gradito dai principali *stakeholders*, partendo dagli autotrasportatori "danneggiati" dall'inasprimento dei controlli, fino ad arrivare alle officine ove si svolgono le sedute di revisione, abituate ad un trattamento più *soft*.



Si precisa inoltre che l'ispettore è una figura sempre esterna, pubblica o privata che sia, assegnata a rotazione da parte degli uffici di Motorizzazione, per contrastare ogni fenomeno legato al conflitto d'interessi. E qui vengono smontate le tesi di tutti i detrattori per partito preso di qualsiasi forma di privatizzazione. L'esternalizzazione delle revisioni dei veicoli pesanti non rappresenta una decentralizzazione dello Stato, considerato il ruolo strategico che Motorizzazione continuerebbe a ricoprire in qualità di ufficio turni ed ente di supervisione. La novità, dunque, è la possibilità per l'ente di attingere a nuova forza lavoro senza i macchinosi (e costosi) concorsi pubblici, nel rispetto naturalmente degli standard formativi previsti dall'UE con la direttiva 2014/45ue. **Ispettori privati** significa anche adeguamento delle strutture private indipendenti ove si svolgono le revisioni dei veicoli.



Nell'immagine di sinistra una delle tante strutture italiane autorizzate allo svolgimento delle sedute secondo lo standard del vetusto regime 870, precisando che esistono anche edifici di ultima generazione, pur rappresentando ancora una minoranza: le revisioni dei veicoli industriali in Italia vengono svolte praticamente all'aperto, nonostante le indicazioni metrologiche delle strumentazioni prescrivano ambienti a temperatura e umidità controllata, pena la perdita di valore scientifico dei rilevamenti.

A destra i parametri operativi di riferimento di un Analizzatore Gas di un centro di controllo .

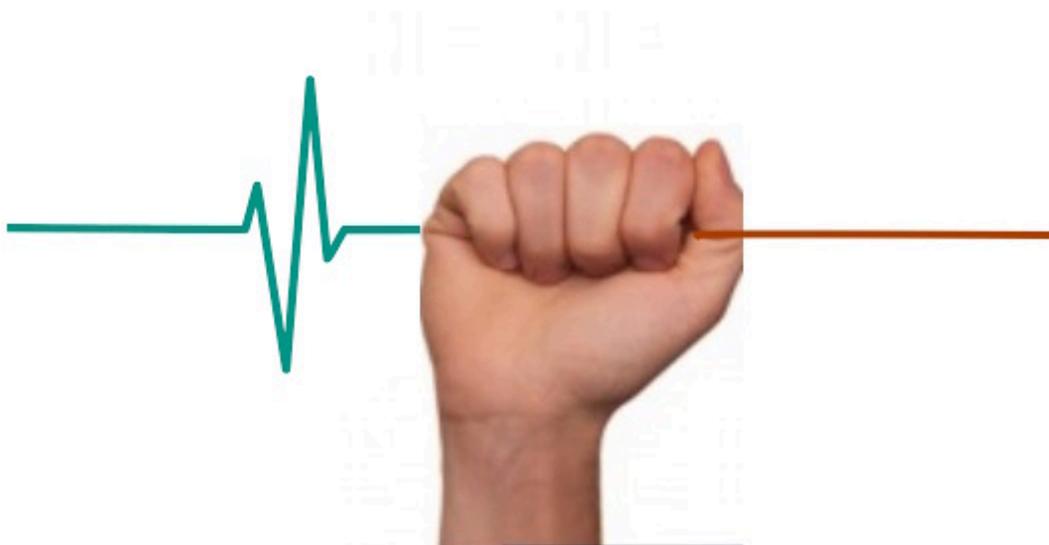
<b>GASBOX</b> <b>AUTOPOWER</b> Exhaust Gas Analyzer	<b>TEXA</b> Via 1 Maggio, 9 31050 Monastier TV <b>MADE IN ITALY</b>
Serial number Numero di serie	CE M 23 0122 DE-07-MI010-PTB002
Year Anno	P.E.F.
<b>2023</b>	<b>0,555</b>
Power supply / Alimentazione	19 V – 2.2 A
Temperature / Temperatura	5 + 40 °C
Pressure / Pressione	85 + 102.5 kPa
Std. flow / Portata Std.	4.3 l/min
Min. flow / Portata Min.	3.5 l/min
Heating time / Riscaldamento	100 s

Nell'immagine di destra un centro revisioni spagnolo, con standard simili a quelli degli altri paesi europei.



Purtroppo, la rivoluzione "ispettori privati" non accomuna l'intero territorio nazionale. L'area del meridione, esclusa la provincia di Napoli e la Sicilia e parte dell'Italia centrale (Lazio, Abruzzo, Molise, Umbria e Toscana) non hanno mai - o quasi mai - impiegato la nuova figura professionale **in quanto sono presenti ex dipendenti della Motorizzazione quiescenti in servizio (ispettori ausiliari)**, nonostante l'offerta, ovvero la disponibilità ad operare degli ispettori privati, sia presente pressoché ovunque. Di conseguenza, tutti coloro che hanno deciso di intraprendere questa nuova professione si sono visti costretti ad emigrare **in giornata** verso il centro-nord Italia, sostenendo anche trasferte a/r di oltre 400km a tratta. Tutto questo, banalmente, perché non si accetta che Motorizzazione non può - e verosimilmente a fronte di un ulteriore taglio del 5% ai ministeri secondo l'ultima Legge di Bilancio, **non potrà mai più - svolgere le funzioni ricoperte nel passato.** Ci sono voluti anni per arrivare all'esternalizzazione delle revisioni dei veicoli pesanti, una consistente fetta delle competenze di Motorizzazione, ma pare che con questo Governo si stia facendo *dietrofront*. **O quantomeno, si vuole dimostrare a tutti i costi di voler tornare indietro, senza tuttavia avere le risorse per poterlo fare.**

Gli ispettori ausiliari, prorogati anno dopo anno dai decreti milleproroghe, rappresentano l'ultimo palliativo per la cura di un paziente ormai clinicamente morto. Un accanimento terapeutico che non fa bene a nessuno, il prolungamento di un'inutile agonia che comporta sofferenza per il malato e per chi gli sta attorno.



Abbandonando l'allegoria, è veramente un ingente problema per tutto il comparto avere a che fare con tre diverse "categorie" di ispettori che sostanzialmente svolgono la medesima funzione, ma con diverse competenze secondo criteri illogici (alcuni operatori possono revisionare determinate categorie di veicoli, altri no), diversi compensi (la revisione del medesimo veicolo industriale, a seconda di chi la svolge, ha un diverso costo) e spesso diverso metro di giudizio.

**In definitiva, chiediamo di rifiutare un eventuale ulteriore proroga all'art.92, comma 4-septies, primo periodo, della Legge n.27 del 24 aprile 2020.**

Largo ai giovani! L'Italia ne ha bisogno!