

PROPOSTE EMENDATIVE FEDERISPETTORI

1 - Art. 80, Comma 8, D.Lgs. 285/92 (Codice della Strada)

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, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose **o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP) e dei relativi rimorchi e semirimorchi, "anche di massa complessiva a pieno carico inferiore a 3,5T"**, puo' per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attivita' nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attivita' di commercio di veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attivita' di autoriparazione. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attivita' 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 societa' 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. (83)

SPIEGAZIONE

Aggiungere **"anche di massa complessiva a pieno carico inferiore a 3,5T"**.

Togliere: **o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)**

Le sedute di revisione esterne vengono gestite - da sempre - da officine ed agenzie di pratiche auto con ispettori dipendenti della Motorizzazione che operano senza alcuna discriminante relativa alla sottoclassificazione dei veicoli da ispezionare.

Ad eccezioni del trasporto persone (autobus), giustamente destinati a personale con maggiori competenze anche nella cerchia dei dipendenti della Motorizzazione stessa, tutti gli altri veicoli venivano inseriti indistintamente negli slot operativi.

Con l'avvento degli ispettori autorizzati e le nuove limitazioni a livello di art. 80 del Codice della Strada (o per effetto di circolari dirigenziali), si è creata molta confusione nel settore:

L'ispettore autorizzato (privato), a differenza dell'ispettore pubblico, non può svolgere le seguenti operazioni:

1. Revisioni di veicoli isothermici (ATP)
2. Revisione di rimorchi leggeri, nonostante possa revisionare i rimorchi pesanti
3. Revisione di veicoli ad uso speciale
4. Revisione di veicoli per il trasporto di merci pericolose (ADR) – (limitazione accettabile)
5. Autobus – (limitazione accettabile)

Ispettori con competenze diverse in funzione alla natura (dip. Pubblico/soggetto privato), non certamente al titolo di studio o alle effettive abilitazioni, rappresenta una discriminazione fine a sè stessa e del tutto priva di basi tecniche.

Infatti, è bene specificare che la quasi totalità della revisione ministeriale verte su elementi indipendenti dalla sovrastruttura del veicolo, che è ciò che determina la classificazione dello stesso.

Il motore, l'impianto frenante, elettrico, di illuminazione oppure il sistema sospensioni dei veicoli sopra citati non presenta alcuna differenza ed il controllo degli stessi rientra fra le competenze certificate degli ispettori autorizzati, acquisite con il corso "Modulo C" di cui all'accordo Stato regioni n.65 C.s.R. Del 19/4/2019. Inoltre, gli elementi particolari della sovrastruttura quali la cella coibentata, per i veicoli isothermici (ATP), oppure gru ed altre attrezzature da lavoro per alcuni veicoli classificabili ad uso speciale, vengono verificate ad intervalli di tempo prefissati da parte di altri enti (Inail, esperti ATP ecc..)

L'attività dell'ispettore, in questi casi, pubblico o privato che esso sia, è limitata all'acquisizione di una certificazione cartacea attestante il corretto funzionamento dell'eventuale unità supplementare e la scadenza del controllo.

Questa limitazione è una zavorra che abbassa i livelli di efficienza raggiunti grazie all'esternalizzazione parziale del settore in quanto i proprietari dei veicoli sopra menzionati presentano ancora oggi difficoltà nell'ottenere in tempi ragionevoli la revisione ministeriale.

Sarebbe utile chiedere conferma di ciò agli stessi uffici periferici delle Motorizzazioni, alle organizzazioni di agenzie di pratiche auto e officine di veicoli industriali ed alle stesse associazioni di proprietari di veicoli, a conferma della trasversalità di quanto richiesto da Federispettori.

Federispettori, il Direttivo

FEDERISPETTORI

Relazione per il Senato della Repubblica



Semirimorchio trasporto cose



Semirimorchio ATP*



L'ATP è una documentazione obbligatoria per i veicoli isothermici adibiti al trasporto di cose che certifica il corretto funzionamento dell'unità coibentata. La verifica supplementare durante la revisione consiste nel controllo della data di scadenza presente sul documento cartaceo.

Rimorchio trasporto eccezionale

Massa a pieno carico:

150.000 Kg



Rimorchio trasporto cose

Massa a pieno carico: *

750 Kg



*I rimorchi di massa complessiva **inferiore a 3,5T** sono spesso privi di impianto frenante indipendente e solo dal 2018 assolvono all'obbligo della revisione. Non vi sono fondamenti tecnici per cui la competenza della revisione sia preclusa agli Ispettori Autorizzati, qualificati per i controlli ben più complessi dei "fratelli maggiori"

Autocarro trasporto specifico



Autocarro Uso Speciale



I due veicoli sono praticamente identici, ma si distinguono esclusivamente per questioni amministrative non pertinenti al controllo tecnico. Anche a livello di Codice della Strada, non esiste alcuna differenziazione ai fini della revisione ministeriale, tanto è vero che i medesimi veicoli di massa complessiva inferiore a 3,5T vengono da sempre revisionati dagli ispettori privati. La limitazione è frutto di un'iniziativa della DG Mot.

FATTURATO MEDIO 2023*

ISPETTORI ATTIVI NEL POLO DI BOLOGNA**

*INIZIO ATTIVITA' MARZO 2023

**GIUGNO 2023 DATI NON DISPONIBILI

ISPETTORE	FATTURATO 03/2023	FATTURATO 04/2023	FATTURATO 05/2023	FATTURATO 07/2023	FATTURATO 08/2023	FATTURATO 09/2023	FATTURATO 10/2023	FATTURATO 11/2023	FATTURATO 12/2023
A00378	-	-	-	1500 €	500 €	500 €	1000 €	1500 €	1500 €
A00444	-	-	-	1500 €	1000 €	2000 €	1500 €	2000 €	0 €
A00147	2500 €	3000 €	3000 €	2500 €	1000 €	2000 €	0 €	2000 €	0 €
A00046	-	-	-	1000 €	1000 €	500 €	0 €	0 €	0 €
A00159	2500 €	3000 €	3000 €	2000 €	1500 €	2500 €	0 €	2500 €	500 €
A00163	2500 €	0 €	1000 €	4000 €	0 €	1500 €	0 €	0 €	0 €
A00151	-	-	-	6000 €	1500 €	1500 €	2000 €	0 €	0 €
A00210	2500 €	1000 €	1500 €	1000 €	1000 €	1000 €	500 €	500 €	0 €
A00153	3000 €	2500 €	4500 €	5000 €	2000 €	1500 €	1500 €	1000 €	0 €
A00155	-	-	-	-	-	500 €	500 €	500 €	500 €
A00156	-	-	-	-	-	1000 €	1000 €	0 €	500 €
A00422	-	-	-	-	-	2500 €	2500 €	1000 €	0 €
A00144	-	-	-	-	-	-	1000 €	500 €	500 €
A00426	-	-	-	-	-	-	1500 €	2000 €	1000 €
A00671	-	-	-	-	-	-	-	-	4500 €
A00423	-	-	-	-	-	-	-	-	1000 €
A00150	500 €	2000 €	2500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
A00189	-	-	500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €

FATT. MEDIO €	2250	1917	2286	2227	864	1214	813	844	556
---------------	------	------	------	------	-----	------	-----	-----	-----



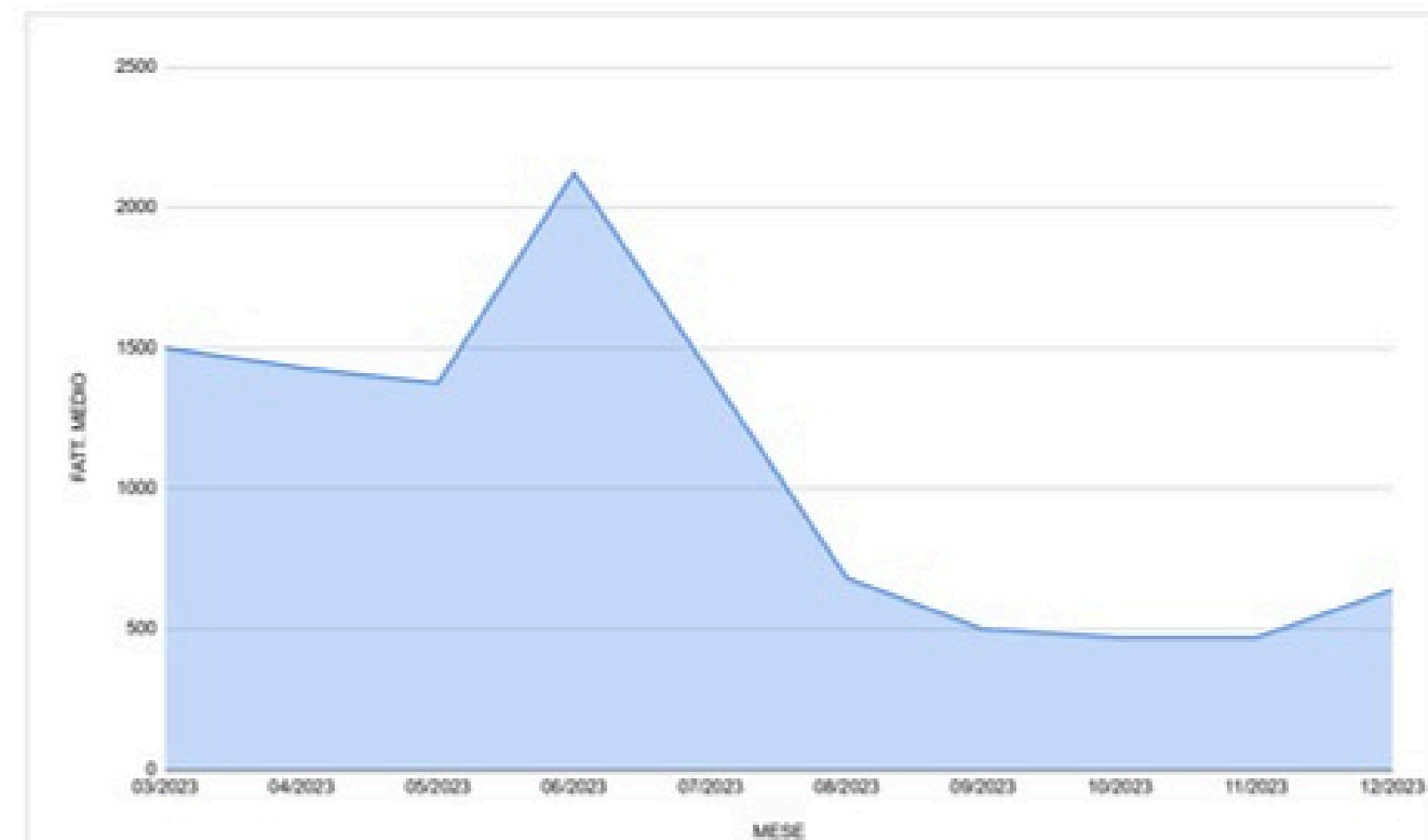
FATTURATO MEDIO 2023*

ISPETTORI ATTIVI NEL POLO DI ANCONA

*INIZIO ATTIVITA' MARZO 2023

ISPETTORE	FATTURATO 03/2023	FATTURATO 04/2023	FATTURATO 05/2023	FATTURATO 06/2023	FATTURATO 07/2023	FATTURATO 08/2023	FATTURATO 09/2023	FATTURATO 10/2023	FATTURATO 11/2023	FATTURATO 12/2023
A00144	2.500 €	1.000 €	2.000 €	3.000 €	1.500 €	1.000 €	500 €	500 €	500 €	1.500 €
A00181	1.500 €	2.000 €	1.000 €	2.000 €	1.500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	1.000 €
A00184	500 €	1.000 €	500 €	3.000 €	2.000 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €
A00185	-	500 €	500 €	500 €	0 €	500 €	0 €	0 €	0 €	0 €
A00186	-	2.500 €	2.500 €	4.500 €	2.500 €	1.000 €	1.000 €	500 €	500 €	500 €
A00187	-	2.000 €	2.000 €	2.500 €	1.500 €	1.000 €	500 €	500 €	500 €	1.000 €
A00189	-	1.000 €	1.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
A00199	-	-	1.000 €	1.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
A00198	-	-	-	-	2.500 €	1.000 €	1.000 €	500 €	500 €	1.000 €
A00378	-	-	-	-	1.000 €	1.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
A00149	-	-	-	-	3.000 €	1.000 €	1.000 €	500 €	500 €	0 €
A00321	-	-	-	-	-	-	1.000 €	1.000 €	500 €	500 €
A00639	-	-	-	-	-	-	-	1.000 €	500 €	1.000 €
A00***	-	-	-	-	-	-	-	500 €	1.000 €	500 €
A00423	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000 €
A00153	-	-	-	-	-	-	-	500 €	1.000 €	500 €
A00124	-	-	-	-	-	-	-	1.000 €	1.000 €	1.000 €
A00188	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.500 €

FATT. MEDIO €	1500	1429	1375	2125	1409	682	500	469	469	639
---------------	------	------	------	------	------	-----	-----	-----	-----	-----



Sicurezza e Ambiente non fanno rima con distanza!



Gli Ispettori Autorizzati operano per salvaguardare l'ambiente e la sicurezza stradale, ma per farlo sono costretti spesso a lunghe trasferte, percorrendo centinaia di km in un giorno per raggiungere le officine a causa delle limitazioni di competenza e sistemi iniqui di gestione delle assegnazioni. Questo comporta la necessità di dare disponibilità fuori provincia e talvolta fuori regione, come nel caso del nostro rappresentante territoriale del polo di Ancona che per svolgere la seduta si stava recando a Parma per una seduta di revisione mezzi pesanti.

Percentuale esiti irregolari alla revisione veicoli > 35q

Dati Federispettori 2023

Situazione al 31/12/2023

Poli attivi :

Poli inattivi :

- | | |
|-----------|-------------------|
| • Venezia | • Genova |
| • Verona | • Roma |
| • Bologna | • Firenze |
| • Parma | • Lucca |
| • Ancona | • Perugia |
| • Torino | • Cagliari |
| • Milano | • L'Aquila |
| • Novara | • Bari |
| • Bergamo | • Lecce |
| • Brescia | • Salerno |
| • Napoli | • Reggio Calabria |
| | • Regione Sicilia |

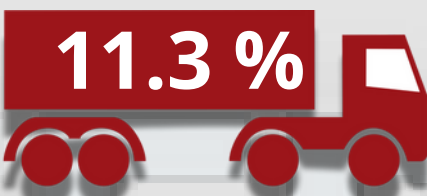


A metà 2024 molte UMC e numerosi poli soprattutto del centro e del sud non si avvalgono ancora dell'impiego degli Ispettori Autorizzati, fra cui:
 Genova - Firenze - Lucca - L'Aquila - Bari - Lecce - salerno - Reggio Calabria

Campione veicoli revisionati



Esiti Negativi



Poli Campione nel 2023:

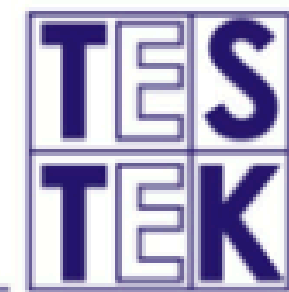
- Verona: 19,1%
- Bologna: 11,7%
- Parma: 18,1%
- Ancona: 13,3%

- Torino: 8,3%
- Novara: 10,4%
- Milano: 7,3%
- Bergamo: 19,1%

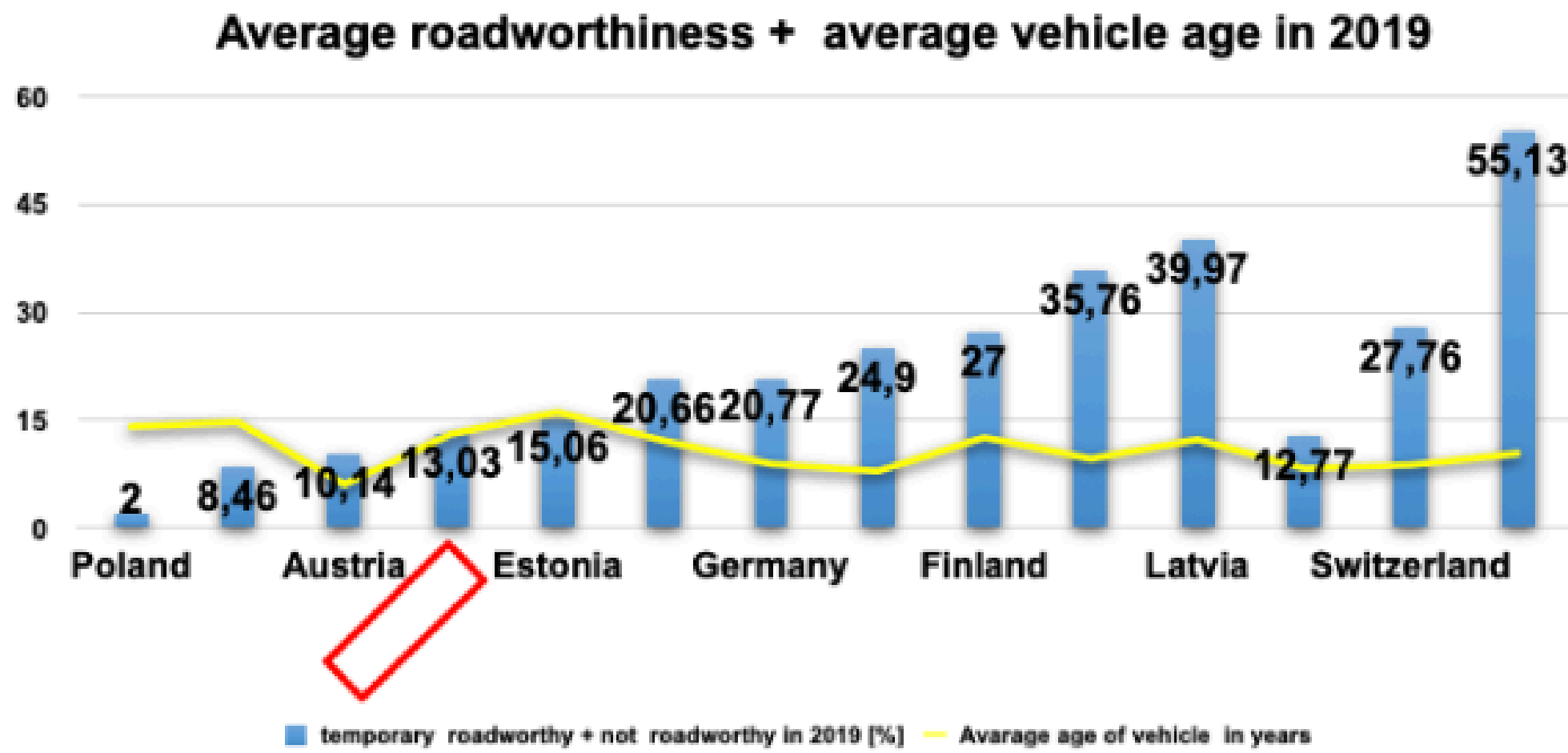


Percentuali esiti negativi alla revisione nei principali stati europei negli studi condotti da TESTEK

What is an average roadworthiness in the EU?



Do we have a better fleet or an imperfect PTI system?



Supervision of PTI in Slovakia

* Fonte dati: Ministero dei Trasporti e delle Costruzioni della Repubblica Slovacca

* source: Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic
note: in Slovakia figures do not contain results of emission inspections

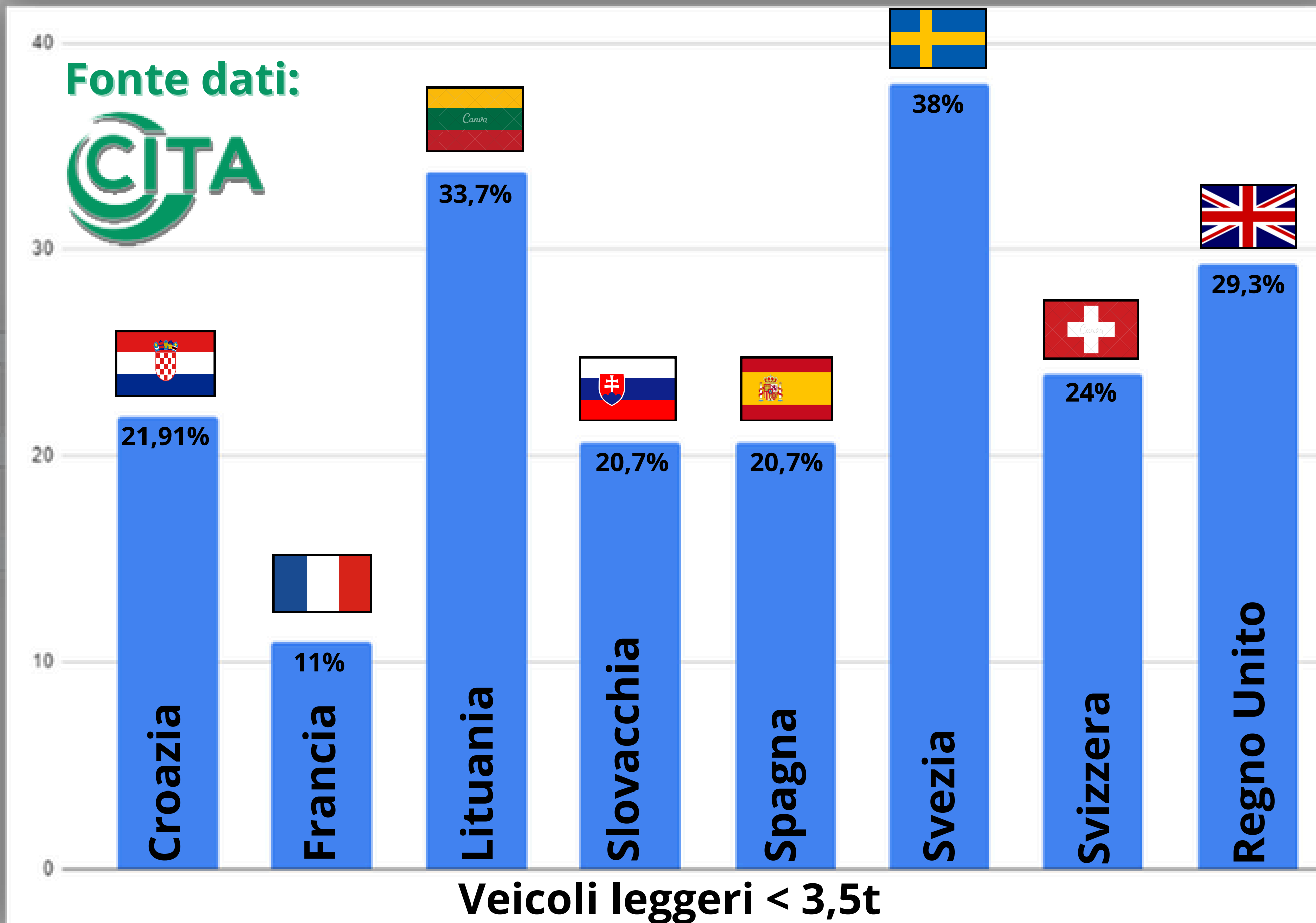
DRI

TESTEK è l'organismo indipendente che si occupa del controllo dei centri di revisione della Slovacchia.



Percentuali esiti negativi alla revisione

Fonte dati:





QUATTORRUOTE ABBONATI A PARTIRE DA 1 €

NEWS | AUTO | UTILITÀ | FLEET&BUSINESS | Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

CRONACA | INDUSTRIA E FINANZA | TECNOLOGIA | MERCATO | EVENTI | VIABILITÀ | CURIOSITÀ | ECO NEWS | SPORT

INDUSTRIA E FINANZA

Revisione auto
La Commissione Ue indaga sull'Italia

Alessandro Ascione | Pubblicato il 17/05/2024 | 29 commenti

EDITORIALE

Ecobonus, revisioni, autovelox: la carne al fuoco è tanta

NELLE ULTIME SETTIMANE, il settore dell'auto è balzato più volte agli onori delle cronache. La prima notizia è che sono partiti gli incentivi statali (finalmente, dobbiamo aggiungere, perché sono trascorsi quattro mesi dall'annuncio ufficiale). Lungaggini a parte, possiamo parlare solo bene dell'approccio pragmatico usato per la stesura del provvedimento. Il massimo risparmio è legato all'acquisto di un'elettrica o di un'ibrida plug-in, ma non ci si è dimenticati di chi, per motivi economici o pratici, deve far scelte diverse. In particolare, sembrano centrati gli incentivi anche per chi compra un'Euro 6 usata rottamando un'auto più inquinante, e - sorpresa dell'ultimo minuto - il contributo fino a 800 euro per chi decide di montare un impianto a Gpl o a metano sulla sua vettura: è anche questo un modo per ridurre le emissioni di un parco circolante che, dal 2009 al 2023, è passato da un'età media di neanche otto anni a dodici anni e mezzo.

alVolante **ANTEPRIMA**

NOVITÀ | PRIMI CONTATTI | PROVE | VIDEO | ATTUALITÀ | SPORT | GREEN

IL TEMA DELLA SICUREZZA STRADALE ritorna con il recentissimo decreto Autovelox: approvato a fine maggio, pone molti più paletti all'uso dei rilevatori elettronici di velocità. In generale sembra una norma di buon senso, che dovrebbe porre fine alle odiose "trappole" studiate da alcuni comuni non per ridurre i rischi, ma per fare cassa a danno degli automobilisti. In troppi abbiamo pagato a caro prezzo un piccolo superamento di limiti assurdamente bassi, spesso piazzati a tradimento e magari imposti perché non si volevano spendere dei soldi per riparare un asfalto in condizioni pietose; quello sì, pericoloso. Sia chiaro, il nuovo decreto non significa (e meno male!) un "liberi tutti": dove necessario, e in particolare sui tratti più a rischio di incidenti, gli autovelox continueranno a essere utilizzati. Ma quanto meno non saremo più ai primissimi posti nella poco invidiabile classifica dei Paesi con più apparecchi installati al mondo.

MdF

European Parliament
2019-2024



Committee on Petitions

22.2.2022

NOTICE TO MEMBERS

Subject: Petition No 0717/2021 by Diego Brambilla (Italian), on behalf of Federispettori (Italian vehicle inspectors' trade union), on the technical rules for vehicle inspection in Italy

Conclusion

The Commission has decided to proceed with an EU pilot and proposes to ask the Italian authorities to explain how they ensure the inspectors in Italy properly independent, to ask why there is a different regime for Heavy Duty Vehicles, and to provide comprehensive statistics on PTI pass/fail rates according to the different regimes for inspectors in place.

MENU | CERCA | NOTIFICHE **la Repubblica** ABBONATI GEDISMILE ACCEDI

"UNA PERFETTA CHIMICA" SCREEN DAILY **EL PARAÍSO** **SCOPRI LE SALE**

Le revisioni auto "facili" nel mirino di Bruxelles. Ecco perché

di Graziella Marino

la Repubblica

07 GIUGNO 2024 ALLE 19:14

ROMA - Le revisioni "facili" arrivano sotto il faro di Bruxelles. La Commissione europea ha deciso di aprire una procedura "pilota" nei confronti dell'Italia per chiedere chiarimenti sull'annosa questione del conflitto di interesse degli ispettori addetti alla revisione dei veicoli. Quest'ultimi, infatti, essendo di fatto inquadrati come semplici dipendenti dei centri di revisione privati che, per la maggior parte, sono autofficine di riparazione dei veicoli, chiuderebbero spesso un occhio, promuovendo anche vetture non in regola.

MOTORDI **UE sotto esame le revisioni auto in Italia: troppo "facili"**

NEWS

UE sotto esame le revisioni auto in Italia: troppo "facili"

17 Maggio 2024
By Redazione

ICURAUTO.it

NEWS | AFTERMARKET & FLOTTE | CURA DELL'AUTO | RICAMBI E ACCESSORI | GUIDE UTILI | CRASH TEST | REPORT

Revisioni facili: UE indaga ufficialmente l'Italia

#REVISIONE AUTO

Grazie presidente

E grazie a tutti gli onorevoli senatori di questa Commissione per l'ascolto ed il tempo che ci dedicate.

In questa sede vorrei presentare un emendamento che purtroppo ha avuto esito negativo nelle votazioni alla Camera dei Deputati, ma pensiamo valga la pena riprovarci.

Di che si tratta, banalmente di portare un pizzico di buon senso in settore nuovo – **trasversalmente voluto dai precedenti Governi, supportato da forze politiche di Governo e di opposizione** - che in un solo anno di operatività ha già dimostrato di essere fondamentale per la salvaguardia della sicurezza stradale e per la tutela dell'ambiente.

Erano ormai anni che, anche in questa sede, si parlava di ritardi nelle pratiche di Motorizzazione, nella fattispecie revisione di veicoli pesanti, il che significa veicoli di svariate tonnellate che circolano privi di controllo.

Bene, questi ritardi ormai sono stati in buona parte risolti grazie all'esternalizzazione di un settore che, fino al 2023 era a trazione esclusivamente pubblica.

Cosa è cambiato di fatto, perché tante volte, a me in primis, fa un po' paura l'accostamento della parola privatizzazione a quella di servizio pubblico.

Nulla. Non è cambiato nulla.

Di fatto sono stati creati questi nuovi ispettori, che rappresento, denominati ispettori autorizzati, che a differenza dei dipendenti pubblici, non sono membri della pubblica amministrazione. Sono indipendenti, slegati dalle officine dove si svolgono revisioni, esenti quindi da conflitti d'interesse, gestiti dagli Uffici della Motorizzazione...insomma, sono dei dipendenti pubblici, perché dipendono da Motorizzazione, ma non sono stipendiati dallo Stato.

A tal proposito, evidenzio, ovviamente con favore, che in questo disegno di Legge, proprio in virtù della nascita dell'ispettore autorizzato, è stato colmato il divario di compensi fra pubblico e privato, che pendeva verso il privato. Il problema è che, e qui la nostra proposta, non è stato colmato il **divario di competenze tra pubblico e privato**, questa volta è a vantaggio del pubblico.

Vi propongo qualche esempio fotografico di sicuro impatto: **[1° SLIDE]**

Il veicolo di sinistra può essere revisionato da un ispettore privato, quello di destra solo da un funzionario pubblico.

Qual è la differenza. Per il veicolo di destra, un semirimorchio ATP, quindi un trasporto merci deperibili, è necessario controllare la data di scadenza presente su un certificato, in quanto la revisione della cella coibentata, quella che rende particolare il veicolo, viene comunque effettuata da terzi. Quindi, unica differenza, leggere una data di scadenza in un certificato cartaceo.

Altro esempio, ancora più bizzarro e che in un certo senso non necessita di spiegazioni, anche perché, sinceramente, non ne ho, ed è la rappresentazione plastica del concetto di buonsenso a cui alludevo all'inizio del mio intervento: **[2° SLIDE]**

Il veicolo di sinistra sì, quello di destra no. 15000kg sì, un esempio di trasporto eccezionale, massimo 3500Kg no. E sottolineo che alcuni rimorchi come quello di destra, per costruzione, non hanno nemmeno l'impianto frenante.

Nessuna ragione tecnica ovviamente, ma questo paradosso è frutto esclusivamente di un cavillo legislativo, che, andrebbe corretto.

Questa è ancora più simpatica: **[3° SLIDE]** ancora una volta, il veicolo di sinistra sì, di destra no. Cosa cambia? Nulla, a parte il colore ovviamente: è una questione puramente amministrativa. Il veicolo è lo stesso, stessa marca, stesso modello, ma uno è immatricolato come uso speciale, l'altro come trasporto specifico. Questa non ha nulla a che vedere con il Codice della Strada, scaturisce da una circolare dirigenziale, ma la sostanza non cambia.

Questo cortocircuito normativo, non danneggia solo il mercato degli ispettori autorizzati, ma complica la vita a tutti coloro che vivono di revisioni ministeriali: officine, agenzie di pratiche auto, ma anche gli stessi utenti professionali della strada, che in diverse occasioni si sono visti negare la revisione del proprio veicolo in quanto non rientrante fra le competenze dell'ispettore. Ovviamente, qui non entro nel merito, ma vi posso garantire che sono avvenute situazioni spiacevoli perché, ecco, non è facile spiegare ad autotrasportatore che dovrà rinunciare ad un viaggio, al lavoro, per questioni prive di senso logico.

I danni invece al mercato degli ispettori sono evidenti in questi due grafici, dove si può notare anche graficamente i cali di fatturato degli ispettori autorizzati, in questo caso a Bologna **[4° SLIDE]** ed Ancona **[5° SLIDE]** Il trend comunque è il medesimo in tutta Italia.

Perché calano i fatturati, e vi invito a leggere i dati sull'asse delle ordinate: 1000/1500€, **500€ euro lordi al mese!** E parliamo di fatturato, non di utile.

Sono molte le cause, **ma una sicuramente determinante è questo handicap dell'abilitazione parziale che rende difficoltoso l'impiego degli ispettori privati.**

Questi sono i risultati: **[6° SLIDE]** Il nostro rappresentante delle Marche, Massimiliano, giovedì scorso è stato coinvolto in un grave incidente autostradale mentre stava raggiungendo una seduta di revisione. Cose che capitano, a chi viaggia in macchina, **ma cose che capitano con maggior probabilità a chi, per avere uno stipendio dignitoso,** deve arrivare a lavorare persino in Veneto, dalle Marche, in giornata, perché altrimenti il suo fatturato mensile, come abbiamo visto prima, sarebbe di 500 euro al mese **lordi.**

Altro fattore determinante, che non ha nulla a che vedere con il CdS, ma approfitto dell'occasione per ribadire, **è la gerarchia di priorità fra ispettori.** In pratica, la normativa prevede che prima abbia diritto di lavorare il dipendente pubblico, e, fin qui, è tutto normale.

Dopo, ha diritto il dipendente pubblico a fare straordinari, e qui, abbiate pazienza, ma avrei qualcosina da ridire. **Dopo, subentra l'ex- dipendente pubblico in quiescenza,** quindi un pensionato, che ha precedenza sul giovane ispettore privato con la partita IVA.

Bene, parlare di giovani e lavoro quando nel nostro paese c'è una tale discriminazione, nel lavoro, è a dir poco imbarazzante.

Ed è un peccato togliere ossigeno a questo settore, e vi prego di fare molta attenzione a questo dato che viene presentato per la prima volta in esclusiva.

Il settore privato della revisione dei veicoli pesanti ha dimostrato di essere finalmente all'altezza degli standard europei. **[7° SLIDE]**

Questa è la percentuale di veicoli pesanti bocciati alla revisione ministeriale, non è un dato allarmante, è un dato fisiologico, un indice del corretto funzionamento del sistema, tanto è vero che se non ci fossero bocciati, non esisterebbe nemmeno l'esigenza di revisionare periodicamente i veicoli.

Molto velocemente, [8° SLIDE] questi sono i dati di altri paesi europei, dove, come si evince c'è una media del 20% di esiti sfavorevoli. Eccovi altri dati, questa volta di Cita [9° SLIDE]

E qual è, invece, l'unico paese europeo che non ha esiti irregolari alla revisione ministeriale ed è finito sotto alla lente d'ingrandimento dell'UE rischiando una procedura di infrazione? [10° SLIDE]

L'Italia! Nel settore revisioni veicoli leggeri, che non ha nulla a che vedere con quello dei veicoli pesanti, un settore privatizzato 30 anni fa, con ben altre regole, e mai funzionato come testimoniano inchieste giornalistiche, cause civili e penali.

E la cosa più scandalosa invece sapete cos'è? Che per questo disegno di legge, diverse forze politiche, sia di Governo, che di opposizione, hanno presentato emendamenti per incrementare ulteriormente la tariffa di questi centri di revisione, dopo che l'ultimo aumento, del 20%, è stato nel 2021.

Questo è inaccettabile. Si ostacola un settore nuovo, che funziona, e si premia un settore che ci rende il fanalino di coda dell'Europa: è inaccettabile.

Grazie

Diego Brambilla

Segretario Nazionale Federispettori