



Servizi alla Comunità
Autoriparazione



CASARTIGIANI
Autoriparazione

I CENTRI DI REVISIONE CHIEDONO ADEGUAMENTO DELLE TARIFFE, REGOLE CHIARE E CONTROLLI EFFICACI, A TUTELA DELLA SICUREZZA STRADALE E DEGLI AUTOMOBILISTI

ADEGUAMENTO TARIFFE

I centri di revisione operano in un mercato regolamentato a livello europeo e nazionale.

Ogni anno i controlli riguardano circa 15.000.000 di veicoli, a garanzia e tutela della sicurezza stradale dei veicoli e degli automobilisti, rispondendo a precisi requisiti: professionali, strutturali, attrezzature omologate e verifiche metrologiche annuali.

La tariffa, calcolata sulla base di uno studio analitico dei costi relativi alle operazioni di revisione, nel 2004 e introdotta nel 2007, oggi è di 45 euro più Iva, più i diritti spettanti alla Motorizzazione, per un totale di 66,88 euro.

E' utile ricordare che in Europa esistono tariffe più alte e differenziate sulla base delle tipologie di veicolo e di controlli, con possibili differenze tra regioni, i cui importi oscillano tra 80 e 90 euro. Diversamente da quanto succede in Italia, in molti paesi è prevista la contro revisione con importi differenziati in base alla quantità di prove da ripetere. Una modalità operativa che abbiamo più volte sollecitato e sulla quale invitiamo il Ministero a fare una riflessione, questo nell'interesse dei cittadini.

Nel 2015 i centri di revisione, dopo una lunga fase di sviluppo ed organizzazione, hanno adeguato le loro officine al nuovo protocollo informatico MCTCNet2. Un cambiamento che le nostre imprese hanno condiviso ed appoggiato nelle finalità: maggiore trasparenza, tracciabilità delle operazioni di revisione, veridicità di alcune prove, costruzione di una base dati fondamentale per l'implementazione dei controlli. Un adeguamento che, però, ha richiesto importanti investimenti ed un incremento netto dei costi aziendali.

Da una stima dei dati della Cabina di regia nazionale, istituita a seguito della sottoscrizione, nel 2011, del protocollo di intesa tra il MIT e le principali Associazioni di Categoria rappresentanti i centri di revisione privati, abbiamo stimato un investimento medio, per ogni linea di revisione, di circa 13.000 euro, per nuove attrezzature o per l'adeguamento di quelle esistenti.

Considerato che ad oggi esistono oltre 8.500 centri di revisione è possibile affermare che, complessivamente, le imprese hanno investito circa 110 milioni di euro. Una cifra, peraltro, sottostimata visto che non prende in considerazione i centri e i consorzi che hanno più di una linea di revisione.

Un importante investimento che ad oggi non ha visto alcun riconoscimento da parte del Ministero dei Trasporti.

Mentre i diritti spettanti alla Motorizzazione sono aumentati periodicamente nel tempo, le nostre tariffe sono ferme di fatto al 2004. Molti investimenti si aggiungeranno, anche a seguito dell'applicazione della Direttiva 2014/45/UE, sia sulle attrezzature che sulla formazione degli Ispettori. La stessa indicazione di separazione tra Ispettore del centro e RT dell'officina farà di fatto lievitare i costi di gestione dell'attività.

Riteniamo, pertanto, che un adeguamento tariffario, che recuperi quanto meno l'inflazione Istat degli ultimi tredici anni, sia un atto dovuto e necessario alla sostenibilità economica delle imprese. Sarebbe opportuna una modifica della normativa vigente che preveda, in automatico, l'adeguamento annuale all'indice Istat.

Inoltre, continuano a persistere fenomeni di concorrenza sleale che penalizzano fortemente le imprese che operano nel rispetto delle regole e della legge e mettono a rischio la sicurezza di milioni di cittadini. Il nuovo protocollo informatico MCTCNet2 ha sicuramente contribuito ad una maggiore trasparenza e regolarità del mercato, ma il rispetto delle regole non può essere demandato totalmente ad un unico strumento.

Chiediamo, con fermezza, un sistema di controlli efficiente ed efficace, un sistema di regole chiare e vincolanti per tutti che faccia leva sulla qualità e sulla professionalità dei centri, a tutela della sicurezza stradale e degli automobilisti, controlli più stringenti sulle autorizzazioni che continuano ad essere rilasciate anche in mancanza dei necessari requisiti, a causa di una legislazione poco chiara e lacunosa.

DECRETO MINISTERIALE RECEPIMENTO DIRETTIVA 2014/45/UE

Per quanto concerne il decreto ministeriale di recepimento della Direttiva 2014/45/UE, nell'esprimere una condivisione all'impostazione data dalla Direzione Generale della Motorizzazione, ci preme rappresentare la posizione su alcune questioni che potranno avere un impatto determinante sulla struttura organizzativa delle imprese.

In premessa, **condividiamo la scelta di rafforzare il ruolo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, insieme alle sue articolazioni periferiche, ricopre il ruolo di autorità competente e, indirettamente, organismo di supervisione deputato ai controlli, verifiche e monitoraggio.** Riteniamo che la scelta verso una maggiore centralizzazione di poteri e competenze in capo al Ministero, soprattutto in materia di controlli, sia assolutamente opportuna e strategica, anche in materia di autorizzazioni. Infatti, il decentramento delle autorizzazioni, a livello provinciale, negli anni ha dimostrato falle e incongruenze, peraltro, aggravate da una regolamentazione soggetta a diverse interpretazioni che ha contribuito ad un incremento spropositato dei centri di revisione.

ISPETTORE

L'identificazione dell'Ispettore, sulla base di quanto indicato dalla Direttiva, rappresenta la novità sostanziale di tutto l'impianto normativo.

Innanzitutto, si condivide la scelta di innalzare il livello di competenza e qualificazione per chi entra ex novo sul mercato. Questa scelta deve essere supportata da regole chiare ed inequivocabili rispetto ai requisiti formativi e professionali di chi si candida a svolgere l'attività a partire da giugno 2018.

Ai fini della formazione dei nuovi RT (Ispettori) è necessario definire e condividere un percorso di qualificazione professionale individuando titolo di studio, numero ore di formazione, contenuti formativi, soggetti abilitati ad erogare la formazione.

Anche per i RT (Ispettori) che già operano è necessario definire e condividere un percorso di aggiornamento professionale individuando numero di ore, contenuti formativi, soggetti abilitati ad erogare la formazione.

Si ritiene opportuno concentrare in capo al Ministero le competenze in materia di formazione, evitando il coinvolgimento delle Regioni che, per dimensioni ed organizzazione non sono in grado di garantire un livello di attuazione uniforme su tutto il territorio nazionale.

Infine, ma non meno importante, siamo consapevoli che la figura dell'attuale RT necessita di un inquadramento più chiaro e coerente con gli orientamenti comunitari, in termini di terzietà. In tal senso:

1. **Si condivide la scelta di una separazione tra il RT dell'officina meccanica e la figura dell'Ispettore del centro di revisione.**
2. **L'Ispettore del centro di revisione deve essere, in ogni caso, inquadrato all'interno di un centro di revisione con un contratto di lavoro a tempo indeterminato.**
3. **La figura dell'Ispettore può essere riconosciuta attraverso l'iscrizione ad un registro, detenuto dal Ministero, sulla base di precisi requisiti professionali e formativi.**

CONTROLLI

Torniamo nuovamente sul tema dei controlli per rimarcare alcuni punti fondamentali.

Come premesso, l'impostazione data dal decreto va nella direzione di rafforzare ruolo e potere del Ministero e delle sedi territoriali. Questa scelta, grazie al supporto tecnico e informatico, che può essere garantito dal nuovo protocollo MCTCNet2, deve rappresentare una svolta sulla capacità dell'organismo competente di operare controlli serrati su tutte le operazioni di revisione, sia per quanto attiene ai requisiti che sulla qualità dei controlli.

Occorrono misure finalizzate a migliorare i controlli sui centri di revisione e combattere qualsiasi forma di concorrenza sleale. Oggi, grazie all'informatizzazione delle procedure, è possibile fare gran parte delle verifiche in remoto e, in caso di anomalie, arrivare anche a misure estreme, come il blocco dell'accesso al CED. Siamo del parere che i tempi siano maturi per avviare un processo di qualificazione e riordino del mercato, a tutela di quelle imprese che operano nel rispetto della normativa e garanzia della sicurezza stradale dei veicoli. I centri di revisione che svolgono la loro attività fuori dalle regole, a danno delle imprese oneste e della sicurezza degli automobilisti, rischiano di compromettere e squalificare l'intero comparto. Di fronte a realtà di questo tipo, la posizione della categoria è netta e chiara: tempi perentori di adeguamento o chiusura dei centri. In tal senso, sollecitiamo una ridefinizione chiara della materia riguardante i requisiti dei centri revisione.

CAPACITA' FINANZIARIA

La dimostrazione della capacità finanziaria costituisce una forte criticità che penalizza i centri revisione, in quanto agli stessi vengono frequentemente e impropriamente richiesti oneri ed impegni economici per ottenere tale dichiarazione, vincolante sia per l'avviamento che per il mantenimento dell'attività.

Considerato che il pagamento allo Stato dei diritti c/c 9001 viene effettuato anticipatamente, non si vede la necessità di mantenere questo adempimento nei confronti dell'Amministrazione e quindi chiediamo l'eliminazione di questo requisito.

Roma, 10 aprile 2017