

Posizione CNA, su decreto di recepimento della Direttiva Comunitaria 45/2014

Un decreto ministeriale e non un disegno di legge, forse era meglio un passaggio parlamentare?

Si tratta di una scelta abbastanza inusuale, di solito le direttive passano per il Parlamento. Dalla nostra esperienza, possiamo dire che un passaggio in Parlamento ha almeno tre implicazioni: i tempi di recepimento sono sicuramente più lunghi, il testo può subire modifiche a volte eccessive (il famoso attacco alla diligenza), oltre ogni previsione, infine, e questo poteva essere un aspetto positivo, la possibilità di modificare la normativa vigente.

La scelta ministeriale, molto probabilmente dettata da un'azione tardiva e dalla conseguente necessità di procedere entro i tempi imprevisi dall'Europa, evita le implicazioni negative ma non ti consente di modificare la legislazione vigente. Un'occasione persa! Infatti ci sarebbe un gran bisogno, di riformare in maniera organica il settore, a partire da alcuni chiarimenti normativi, alle disposizioni sui controlli più stringenti e sanzioni adeguate, anche alla luce delle verifiche che oggi è possibile fare con il protocollo informatico, ultimo ma non meno importante un intervento sulle tariffe ferme da oltre 10 anni. Il protocollo MCTCNet2, finanziato peraltro dai nostri centri revisione a fronte di una tariffa bloccata da oltre dieci anni, doveva servire proprio a questo, ma gli strumenti per essere efficaci devono essere affiancati da scelte politiche coerenti che evidentemente scarseggiano e sulle quali dobbiamo insistere. Inoltre, va chiarito che il decreto non è altro che una copia più o meno puntuale della Direttiva, quindi il lavoro vero è stato rimandato alla scrittura delle circolari dirigenziali di attuazione del decreto.

Quali sono le novità più importanti presenti nel decreto?

Sono sostanzialmente due, forse tre: il livello più strutturato della formazione professionale del responsabile tecnico, che da ora in poi si chiamerà ispettore, e il ruolo dello stesso. Ma per capire nel merito eventuali cambiamenti dobbiamo aspettare i decreti attuativi che abbiamo chiesto di valutare insieme prima della emanazione. Il terzo aspetto è il ruolo più forte conferito al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che è autorità competente e alle articolazioni territoriali che opereranno come organismo di supervisione sui centri di revisione

Come cambia la figura del RT/ ISPETTORE, quale formazione?

Ad oggi non cambia nulla, dopo le circolari attuative è molto probabile che chi già opera come responsabile tecnico/ispettore dovrà organizzarsi, in tempi ragionevoli, per fare dei corsi di aggiornamento. Per chi vuole diventare ispettore sarà definito un percorso formativo più strutturato a livello di contenuti. La CNA condivide la necessità, a tutela delle imprese e della sicurezza stradale, che si faccia chiarezza e si innalzi il livello qualitativo e professionale del RT/Ispettore. Si dovrà discutere i contenuti formativi per i nuovi ispettori e per i corsi di aggiornamento degli attuali. Sui contenuti formativi c'è un allegato al decreto che indica in maniera esplicita le materie minime di competenza. C'è da definire quante ore di formazione per gli operatori esistenti e quante per i nuovi, chi può fare la formazione e con quali modalità, quale sarà il ruolo del Ministero e delle Regioni, etc...

Terzietà dell'ispettore, quali implicazioni?

*Questo punto è dirimente, sul quale il ministero però si è limitato a ricopiare, parola per parola, quanto scritto nella direttiva. In linea di principio è corretto e noi siamo l'unico paese d'Europa ad avere contemporaneamente riparazione e controllo. Il decreto dice: **"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 dell'autorità competente"***

Questo passaggio si presta a innumerevoli interpretazioni, la più estrema è quella che vede la figura dell'ispettore totalmente esterna al centro di revisione, ed anche la più improbabile e di difficile applicazione, e su cui CNA ha già rappresentato la non percorribilità. L'obiettivo della disposizione sarebbe quello di evitare la possibilità, per l'ispettore, di poter condizionare l'esito delle prove. Una garanzia che può essere raggiunta attraverso un potenziamento dei controlli in tempo reale delle attività svolte. Il protocollo MCTCNet2 ha introdotto procedure informatiche che consentono già oggi i controlli, in tempo reale, di tutti le prove strumentali. Si tratta di utilizzare i dati acquisiti per verificare la bontà delle prove e introdurre la possibilità di rendere tracciabili, e segnalabili telematicamente, eventuali anomalie riscontrate dal RT.

Se l'obiettivo è fare i controlli nel rispetto delle regole, il problema non è la terzietà. Ma aspettiamo un confronto di merito con il ministero per capire come intende procedere. In ogni caso si dovrà tener conto dell'attuale modello d'impresa esistente, il nostro obiettivo è tutelare le imprese che già operano correttamente.

Certificato di revisione, cosa cambia?

Il certificato di revisione in realtà già esiste, in sostanza oggi è il tagliando adesivo che si applica sul libretto con l'esito della revisione. Da maggio 2018 ci sarà un'evoluzione e l'etichetta adesiva sarà sostituita molto probabilmente da un modulo, predisposto dalla Motorizzazione, che, oltre alle informazioni contenute sull'etichetta, dovrà indicare anche: la lettura del contachilometri, la data del successivo controllo, nome dell'organismo che effettua il controllo e firma o dati identificativi dell'ispettore responsabile del controllo. Il formato, lo stile, le modalità (online o cartaceo) e anche i dati da riportare (la Motorizzazione potrebbe chiedere anche informazioni aggiuntive) non sono ancora state definite, per cui ad oggi tutto rimane invariato. Il termine entro il quale è obbligatoria la stampa del certificato di revisione, come definito nel decreto, è maggio 2018.

Nuove attrezzature: ci sarà da spendere altri soldi per aggiornarsi?

Alcuni cambiamenti sulle attrezzature ci saranno ma stiamo parlando del 2023. Come CNA partecipiamo ai tavoli tecnici del Ministero, il C.S.R.P.A.D, dove si lavora alle modifiche tecniche sulle attrezzature imposte dalla direttiva. La nostra presenza al tavolo serve proprio a vigilare affinché le modifiche siano realmente giustificate da un'esigenza di controllo sulla sicurezza del veicolo. La posizione di CNA a quel tavolo è di garantire che non si facciano modifiche a spese delle imprese senza una motivazione oggettiva e sostanziale.

A chi spetteranno i controlli e quali sono i rischi per il centro?

Il decreto stabilisce che l'Autorità Competente in materia è il Ministero dell'Infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale – Direzione generale per la motorizzazione. L'organismo di supervisione dei centri di revisione saranno le articolazioni periferiche della motorizzazione. Nessun rischio per i centri che operano nel rispetto delle regole.

9 Cosa possiamo fare per garantire i diritti della categoria?

- 1. Continuare a chiedere controlli e rispetto delle regole.*
- 2. Dialogare con il ministero per la definizione delle circolari attuative e definire un percorso di adeguamento che sia sostenibile per le imprese.*
- 3. Supportare le imprese nelle attività di formazione che saranno obbligate ad erogare ai responsabili tecnici dei centri.*
- 4. Vigilare su tutte le disposizioni che riguardano le attrezzature, costo vivo per le imprese. Su quest'ultimo punto, a garanzia delle imprese sarebbe opportuno che le verifiche periodiche delle attrezzature venissero eseguite da un soggetto terzo, senza che questo si traduca in una ulteriore lievitazione dei prezzi per le imprese.*