

TAVOLA ROTONDA SUI PROBLEMI DELLA CATEGORIA

CONTROLLI TECNICI SULLE IMPRESE DI REVISIONE.

ESAMI PER "RESPONSABILI TECNICI". STATISTICHE DELLE REVISIONI EFFETTUATE DAI SOGGETTI AUTORIZZATI EX ART. 80 CDS

Dott. Carmelo Trotta

direttore (f.f.) SIIT-trasporti Triveneto

Quanti automobilisti continuano a guidare i loro veicoli senza porsi neppure la domanda se dal proprio tubo di scarico esce vapore acqueo, benzene, particolato, lavanda di bosco o veleno? Quanti conducenti non conoscono neppure per sentito dire le normali misure precauzionali che possono essere prese nella conduzione di un veicolo per abbattere l'inquinamento? Quanti operatori del settore (meccanici, autoriparatori, funzionari tecnici della Motorizzazione, responsabili tecnici delle officine ex art. 80 CDS) ritengono che le loro prove ed i loro controlli sulle emissioni inquinanti siano da considerare un "sovrappiù", nella convinzione che la sicurezza di un veicolo in circolazione sia legata soltanto all'efficienza dei freni ovvero alla perfetta sincronia di funzionamento degli organi meccanici?

Certo, se un veicolo non frena, è quasi scontato che prima o poi qualcuno possa provocare un incidente stradale; ma se un veicolo inquina un pò ... non muore nessuno, adesso; nel futuro, forse - così pensano in molti - qualcuno potrà avere qualche fastidio; ma soltanto nel futuro! Perché, oggi, dovremmo preoccuparci, dunque, di quello che potrà accadere fra 30, 50 o 100 anni?

Ed è, appunto, dalla risposta collettiva alla domanda: "perché dobbiamo preoccuparci del futuro?" che potrà valutarsi la concreta capacità dell'attuale generazione a mettere sotto controllo un fenomeno, come l'inquinamento, che è diventato, ormai, un pensiero fisso per tutti gli abitanti del pianeta.

Vi sono ragioni profonde del perché, in Italia, si stenta ancora a considerare di primaria importanza il fenomeno dell'inquinamento.

Certo, anche in Italia, sotto la spinta delle disposizioni comunitarie che da oltre 30 anni martellano i governi nazionali, sono state avviate le azioni previste per la limitazione delle emissioni inquinanti.

Il problema è, piuttosto, quello della "scarsa cultura della prevenzione" che si manifesta sia nelle attività pubbliche sia in quelle private. I soggetti pubblici, in genere, ritengono assolto il loro compito di prevenzione e di controllo provvedendo soltanto ad emanare i provvedimenti specifici di loro competenza; i soggetti privati, da parte loro, non si sentono affatto investiti della funzione che la legge assegna loro allorché li impegna, ognuno per la propria parte, a contribuire alla risoluzione del problema.

Qualcuno potrà obiettare: "cosa c'entra la questione dell'inquinamento con l'attività della mia officina di revisione?".

Se non si intravedono con immediatezza le connessioni esistenti fra il valore delle attività che svolgiamo ogni giorno, nel campo dell'accertamento del tasso inquinante dei veicoli, e la necessità - ormai vitale - di ridurre gli inquinanti nell'aria che respiriamo, è quasi inutile discutere oltre. Insomma, se pensiamo che sia inutile pretendere rigore negli accertamenti che toccano a noi - sapendo o ipotizzando che per altri milioni di accertamenti fatti da altri non varranno le precauzioni che qui diciamo di adottare - è quasi impossibile gettare le basi per una compiuta **cultura della prevenzione** che si basa, come è noto, sulla consapevolezza del singolo che le proprie scelte, per quanto apparentemente ininfluenti sulle scelte globali, sono il necessario preambolo ad ogni modifica strutturale del comportamento collettivo. Se tutti i conducenti di una collettività non rispettano una certa regola, è quasi certo che, prima o poi, tale regola sarà considerata come non esistente; ma se qualcuno comincerà ad osservarla, si genererà nel gruppo l'esigenza di conformarvisi, avviando, così, il processo di interiorizzazione sociale della prescrizione.

Lo stesso, identico fenomeno è atteso nel comportamento collettivo riguardante il rispetto dei limiti inquinanti e, in genere, nel rispetto delle norme sulla circolazione stradale.

Nasce da qui l'esigenza di pensare ad un "sistema di controllo tecnico" sulle officine di revisione che prevede il diretto coinvolgimento dei soggetti stessi da controllare, secondo un nuovo criterio di partecipazione al "processo del controllo" basato su obiettivi condivisi dell'esito del controllo.

Insomma, non basta più che i "controllori facciano il loro mestiere" secondo le procedure fissate per legge (un controllo tecnico almeno una volta all'anno, verifica del rispetto delle scadenze dei libretti metrologici, valutazione formale dei referti di prova conservati agli atti, ecc.), occorre che i soggetti interessati (autofficine ed uffici dei SIIT-trasporti) raggiungano "intese operative" finalizzate a definire in anticipo i "risultati attesi" delle visite di controllo affinché ogni soggetto (parte pubblica e parte privata) abbia modo di valutare gli esiti dei controlli stessi non soltanto in riferimento alla rigida previsione normativa di valutazione della regolarità formale dell'attività svolta; ma soprattutto in riferimento alla concreta incidenza, sulla sicurezza nella circolazione, dell'intero ciclo operativo della "revisione tecnica" effettuata dall'autofficina e del "controllo sulla attività" effettuato dalla pubblica autorità.

La domanda che ci si pone è la seguente: i controlli tecnici formali attivati (o da attivare) da parte della Motorizzazione civile possono costituire l'unico e

fondamentale strumento di certificazione della "qualità finalizzata alla sicurezza" dell'attività di revisione affidata al "privato"?; ovvero, è soltanto compito dello Stato assicurare alla collettività il puntuale rispetto delle regole in materia di "revisione dei veicoli" anche quando tale attività è esercitata da soggetti privati?

I controlli, per definizione, sono accertamenti a "campione" che hanno lo scopo primario di confermare (o non confermare) la "presunzione di regolarità" dei processi (produttivi o di accertamento) cui i controlli si riferiscono. Un controllo con "esito regolare" presuppone (o assume di presupporre) che tutti gli accertamenti fatti in precedenza e quelli che saranno effettuati in futuro a carico della stessa officina sono stati o saranno tutti conformi a legge.

Qui la questione si complica, e non di poco. Analizziamo alcuni dati rilevabili dalle statistiche delle revisioni effettuate dalle autofficine nel 2002.

Complessivamente, nell'anno 2002, risultano effettuate circa 9.200.000 revisioni di autoveicoli; circa 330.000 revisioni di motoveicoli e circa 122.000 revisioni di ciclomotori. La dislocazione per aree geografiche è la seguente:

Area nord:	4.390.000 autoveicoli	190.000 motoveicoli	75.000 ciclomotori
Area centro:	2.200.000 autoveicoli	73.000 motoveicoli	37.000 ciclomotori
Area sud ed isole:	2.700.000 autoveicoli	66.000 motoveicoli	12.000 ciclomotori

Gli esiti "RIPETERE" sono stati: 19.676 per gli autoveicoli, pari a circa lo 0,2% della massa complessiva degli autoveicoli sottoposti a visita e prova; soltanto 401 "RIPETERE" per motoveicoli, pari a circa lo 0,12%; e addirittura 93 "RIPETERE" su 121.832 ciclomotori, pari a 0,07%!

Non c'è motivo di dubitare che su oltre 9 milioni di autoveicoli sottoposti a revisione nel 2002 presso le officine private soltanto 2 su mille non fossero perfettamente idonei per la circolazione. Lascia perplessi, però, la circostanza acclarata per i ciclomotori: sette ciclomotori, soltanto, su 10.000 sottoposti a revisione, sono risultati non idonei alla circolazione.

Questo dato contrasta palesemente con i risultati di un'altra indagine condotta nell'ambito del Veneto, secondo la quale circa il 95% dei ciclomotori in circolazione sviluppa una velocità su strada pari a circa 80-90 km/h, di gran lunga superiore, quindi, a quella massima di 45 km/h prevista dal Codice della strada per la categoria specifica dei ciclomotori. Delle due l'una: o non è vero che i ciclomotori viaggiano ad una "velocità truccata"; oppure gli accertamenti di revisione non rendono giustizia del "taroccamento" del motore realizzato, a quanto si dice, anche da chi non è esperto di meccanica.

È chiaro che qui la categoria degli autoriparatori non ha alcuna responsabilità specifica perché la sanzione prevista dal Codice della strada, a carico di chi circola con un ciclomotore che sviluppa una velocità su strada superiore a quella consentita, non può scaturire direttamente dall'esito della revisione.

Per intenderci: non è possibile che il responsabile tecnico proceda alla confisca del ciclomotore qualora, in sede di revisione, accerti che il ciclomotore è "fuori legge" per la velocità.

È ragionevole, però, prevedere - per la fattispecie del ciclomotore, ovve-

ro per tutti i veicoli per i quali venga accertata, in modo inequivocabile, la non conformità alle prescrizioni tecniche alla circolazione - l'adozione di "altri provvedimenti" che incidano, in qualche modo, sulla concreta utilizzazione del veicolo.

Dai dati del 2002 risulta che soltanto 1.692 veicoli (1.674 autoveicoli, 13 motoveicoli e 5 ciclomotori) sono stati "sospesi dalla circolazione"; come dire che su 9 milioni e mezzo di veicoli a motore sottoposti a revisione tecnica nel 2002 soltanto 1.700 non erano in possesso dei requisiti tecnici minimi prescritti per circolare liberamente. Delle due, l'una: o i veicoli che circolano in Italia, sono tutti al massimo dell'efficienza, ai fini della sicurezza (questo il significato del dato: 1.700 sospesi su 9 milioni e mezzo di veicoli revisionati); oppure "l'esito formale" certificato dalle visite e prove si discosta dall'effettiva condizione di sicurezza degli stessi.

Allora: quali controlli sono da attivare da parte della pubblica autorità e quali controlli, invece, devono essere attivati dalle categorie dei soggetti interessati affinché, nel suo complesso, l'attività di verifica dei mezzi in circolazione sia la più coerente con l'effettiva condizione tecnica dei veicoli stessi?

Ancora un altro dato estratto sempre dalle statistiche delle revisioni 2002 effettuate dalle officine ex art. 80 CDS: su circa 9 milioni e mezzo di veicoli revisionati, soltanto 20.170 hanno avuto l'esito "RIPETERE". Ebbene, dall'attività di controllo sul circolante, attivata recentemente dagli uffici periferici della Motorizzazione civile, risulta che oltre il 43% dei veicoli controllati in strada sono risultati "non regolari". Di questi il 12% sono risultati "non idonei alla circolazione" perché non in regola con le norme antinquinamento. Basterebbe il confronto fra quest'ultimo dato (12 veicoli su 100) con quello dei "RIPETERE" 2002 delle autofficine ex art. 80 CDS (2 ripetere ogni 10.000 veicoli controllati) per evidenziare una chiarissima discordanza del dato statistico riferito all'una e all'altra attività di verifica e prova.

Dov'è, dunque, l'anello debole? E dove occorre intervenire per ridare vigore a un'azione, quella del controllo tecnico dei veicoli in circolazione, che rischia una pericolosa involuzione?

Ancora una volta, la soluzione diventa a portata di mano se si investe sulla professionalità degli operatori (responsabili tecnici e addetti alle verifiche e prove) attraverso la promozione della cultura tecnica e, soprattutto, la promozione dell'etica professionale che nel campo della sicurezza dei veicoli assumerà sempre più rilievo. Più professionalità, dunque, dei responsabili tecnici e più consapevolezza che una "revisione taroccata ad un veicolo" che circola ed interferisce con altri 49 milioni, è sempre più paragonabile a un'iniezione di cianuro fatta dal medico ad un proprio paziente.

Non sono necessari "esami difficilissimi" per superare la prova di abilitazione da parte dei responsabili tecnici. La materia delle "revisioni" è complessa e complicata; ma, per fortuna, oggi, è molto assistita dalle strumentazioni di prova. Ci vuole, però, "qualcosa in più" per fare una "buona revisione": più consapevolezza "del ruolo" e, soprattutto, maggiore cognizione di causa di quello che può provocare, sulla strada, un veicolo tecnicamente non idoneo a circolare.