



ASSOCIAZIONE
"FEDERISPETTORI"

VIA ALESSANDRO LAMARMORA, 33/3 – 16035 RAPALLO (GE)

C.F. 90080600100

Sito: federispettori.org

Mail: info@federispettori.org

ANALISI COMPARATA ISPETTORE ESTERNO E DIPENDENTE

Considerazioni

In data 06/03/2023 presso il Politecnico di Torino è stato presentato dall'Ing. Silvano Guelfi l'analisi comparata sui costi dell'ispettore come dipendente e come libero professionista commissionata da Federispettori, alla quale sono state invitate le principali associazioni di categoria coinvolte a vario titolo nella questione, quali CNA, ANARA Confartigianato ed Asso.Car. Esse da tempo lamentano alcune importanti criticità che affliggono il settore in seguito al DM 214/17 e al conseguente accordo Stato-Regioni del 17/04/2019 che disciplina la nuova formazione degli ispettori abolendo la figura del "sostituto responsabile tecnico" come è stata intesa fino a quel momento.

Il dottor Guelfi ha illustrato in modo chiaro ed inconfutabile lo stato attuale del sistema revisioni analizzando nello specifico la questione "costi" della figura dell'ispettore per un centro di controllo sia in qualità di lavoratore dipendente sia come libero professionista, sul modello degli ispettori *Modulo C*.

Lo studio del Politecnico mostra in modo dettagliato quanto la formazione di nuovi ispettori ed il loro costo di mantenimento sia un fattore oneroso che, per molte realtà, può rappresentare un ostacolo all'esercizio dell'attività stessa. Come motivazioni citiamo, a titolo meramente esemplificativo, la mancanza di ispettori qualificati, una assenza prolungata o licenziamento di quelli presenti (molti sono infatti coloro che smettono di esercitare uscendo di fatto dal settore revisioni) e/o per un mero fattore numerico dettato dal fatto che il numero di veicoli revisionati non è in grado di coprire i costi, situazione questa in cui si trovano molte autofficine con annesso centro di revisione e che rappresenta purtroppo circa il 70% dell'offerta privata. Una "anomalia" tutta italiana: la 2014/45UE infatti imporrebbe la separazione del centro di revisione e dell'ispettore dall'attività di riparazione per ridurre la possibilità di conflitti di interesse fra riparatore e controllore.

In questo scenario si aggiunge la mancanza del "sostituto temporaneo del responsabile tecnico / ispettore tecnico", figura che prima poteva essere ricoperta da chiunque all'interno dell'impresa avesse prestato un minimo di servizio pur non avendo minimamente i requisiti richiesti dalla legge: una assurdità che ci fa pensare ad un preparatissimo e stimato infermiere che esegua una sutura ad una aorta, in sala operatoria, vista la lecita e giustificata assenza del chirurgo preposto.

2

Al di là delle facili ironie questa evoluzione delle regole ha generato delle criticità che possono essere superate attraverso una “revisione” della figura dell’ispettore, separandolo dal connubio con il centro di revisioni e ponendolo come soggetto esterno, opportunamente retribuito solo per il servizio effettivamente svolto.

Sappiamo infatti, come dimostrato dai numeri e dalle statistiche, che il volume di controlli ispettivi medio giornaliero di quasi l’80% dei centri di revisione è pari a circa 7 revisioni, dato ampiamente al di sotto del limite di pareggio di bilancio.

Questi centri, al momento, sopravvivono grazie esclusivamente al lavoro prodotto dalle officine nelle quali sono inseriti e quindi se fossero i cosiddetti “centri puri” (come la normativa europea vorrebbe) sarebbero destinati ad un logico fallimento.

Queste realtà lavorative che, ribadiamo, rappresentano la stragrande maggioranza dei centri di controllo - tralasciando le condizioni contrattuali degli ispettori, dato che si evince dal campione delle buste paga utilizzato per lo studio del Politecnico, ed eventuali escamotage più o meno leciti per ammortizzare le spese - troverebbero giovamento da un sistema che permettesse loro di utilizzare e quindi pagare un ispettore solo per il lavoro effettivamente svolto, organizzando “sedute” con un numero sufficiente di veicoli ed avendo un professionista che svolga i controlli in determinate giornate prestabilite, proprio come il modello dei mezzi pesanti, sgravando le imprese da costi fissi molto onerosi e rendendo sostenibile anche un volume di revisioni relativamente basso, senza risentire di eventuali concorrenti più o meno sleali. Lo studio dimostra in modo incontrovertibile quanto la differenza in termini di costi dell’ispettore per la singola revisione siano nettamente a favore della “versione libero professionista indipendente” (Tab 9).

La separazione della figura dell’ispettore dal centro di controllo in via esclusiva permetterebbe inoltre di risolvere la tanto sbandierata problematica dell’abolizione della figura del “sostituto temporaneo”, che attualmente può essere svolta solo da chi ha già la qualifica di ispettore, regolarmente iscritto al *RUI* e che presta servizio all’interno del centro: quale impresa può permettersi di formare e mantenere a libro paga una figura con tali requisiti solo per eventuali sostituzioni? Nessuna!

Sarebbe invece conveniente per le imprese poter chiamare per tali evenienze ispettori disponibili per periodi di tempo più o meno lunghi, stabiliti con apposite normative, che possano assicurare il servizio senza arrecare disagio all’utenza e danni economici all’impresa.

Analizzando la questione nella sua interezza bisogna quindi fare uno sforzo di onestà intellettuale e individuare quale debba essere il cardine principale intorno al quale far ruotare il discorso: garantire un servizio puntuale, efficiente ed affidabile agli automobilisti.

Questo è il punto focale della questione, qualcosa che può generare introiti alle imprese che hanno investito e creduto nella privatizzazione ma che rimane un servizio pubblico essenziale sul cui funzionamento c’è bisogno di pesi e contrappesi i quali, allo stato attuale delle cose, non garantiscono né affidabilità né tantomeno guadagno.

A ciò si aggiunge la direzione già intrapresa da tutto il comparto automotive - dalle assicurazioni, ai carrozzieri e, finalmente, anche dagli autoriparatori - verso la professionalizzazione delle competenze, la standardizzazione del lavoro e l’indipendenza valutativa dei vari processi. Una via che inevitabilmente è destinata ad investire, presto o tardi, anche “lo zoccolo duro” rappresentato da coloro i quali provano a ignorare, combattere e opporre resistenza ad essa e dalla quale verranno travolti, in nome di un modo di fare impresa miope ed accentratore che sta mostrando inevitabilmente i segni del tempo in un mondo sempre più specializzato, qualificato e professionalizzato.

3

Questa occasione poteva essere un'opportunità di confronto e di convergenza per lavorare a soluzioni comuni nell'interesse di tutte le figure interessate e coinvolte in questo processo di cambiamento, ovvero gli *stakeholders* della revisione ministeriale, ispettore ed imprenditore, ma così non è stato visto la silenziosa assenza di tutte le tre Associazioni invitate: silenziosa ad eccezione di Asso.Car che ringraziamo quantomeno per aver motivato il declino dell'invito, inizialmente accettato, mentre le altre due non si sono peritate neanche di darci una risposta.

Probabilmente sedersi allo stesso tavolo ed affrontare nel merito le suddette questioni, usate come pretesto da tempo per tenere il sistema sempre più soggiogato agli interessi di pochi grandi imprenditori poco interessati al servizio pubblico e alla sicurezza stradale, potrebbe aver creato un cortocircuito pirandelliano che del *"cambiare tutto per non cambiare niente"* hanno fatto un loro cavallo di battaglia, fingendosi i paladini delle imprese mentre di fatto sono alieni ad ogni possibile e potenziale cambiamento che ridimensioni il loro status quo.

Il cambiamento però è già iniziato e pone la necessità agli attori della scena di fare una scelta: provare a guidarlo o esserne travolti e subirlo senza possibilità di replica.

Noi abbiamo fatto la nostra scelta e siamo decisi a perseguire con dedizione ed impegno la strada dell'innovazione del settore e del nostro ruolo.