

Intervento del dr. Leonardo Indiveri, vice-segretario della CONFEDERTAAI

Ringrazio l'ACI per avermi invitato in rappresentanza della CONFEDERTAAI, una associazione che rappresenta 2.500 autoscuole. CONFEDERTAAI e ACI hanno sottoscritto un importante protocollo e l'invito a questo convegno è per noi un grosso riconoscimento.

Le autoscuole, d'altronde, hanno riconosciuto in ACI l'unico interlocutore attualmente degno di collaborazione. Ringrazio, altresì, Giorgio Schiavo, presidente della CONFEDERTAAI, per aver deciso di farmi rappresentare la nostra associazione in questo contesto così qualificato.

Prima di iniziare il mio intervento vero e proprio, non posso esimersi da alcune considerazioni sull'intervento di ieri del dottor De Viti dell'ANCMA. Se fosse stato presente anche oggi gli avrei posto volentieri una domanda: perché l'ANCMA, che profonde tanto impegno per la sicurezza stradale, non sensibilizza le case produttrici di motoveicoli iscritte alla propria associazione a non mettere in commercio moto che fanno i 300 Km/h o, almeno, a dotarle di limitatori di velocità che impediscano a questi mostri di erogare tanta inutile potenza sulle nostre strade? Inoltre, in un passaggio particolarmente interessante, il dottor De Viti parla di gabelle e dice: "sono d'accordo che per la guida dei ciclomotori e dei quadricicli sia previsto anche un esame pratico, ma attenzione! Che ciò non diventi una gabella per le famiglie". Mi chiedo come mai, quando si deve vendere un ciclomotore che costa 2.500/3.000 euro, l'Ancma non si preoccupa della tutela dell'economia di una famiglia.

Riguardo alla ricerca sui caschi mi ha stupito che facessero indagini di questo tipo in tutta Italia per andare a scoprire quali sono quelle aziende - sicuramente non iscritte alla propria associazione - che producono caschi di scarsa qualità. Perché la stessa indagine non la fanno su tutta la loro rete ufficiale di concessionari che manomettono i ciclomotori ancor prima di consegnarli al cliente consentendo a questi ragazzi di girare con motorini che fanno i 70 km/h. Così come vorrei chiedere al dottor De Viti, quando ne avrò la possibilità di farlo de visu, perché i concessionari delle aziende iscritte vendono liberamente anche a minorenni i kit di trasformazione che consen-

tono sempre, a questi stessi ciclomotori, di andare a 120/130 km/h. Così anche mi dovrà rispondere sui corsi per il conseguimento dei certificati di idoneità alla guida dei ciclomotori (CIG) gratuiti nelle scuole, che sono stati fatti non dall'ANCMA ma gratuitamente dalle autoscuole e dalla stessa ACI chiamando spesso insegnanti di autoscuole della CONFEDERTAAI. In ultimo, qualcuno dovrà rispondere all'ANCMA - che ha voluto che fosse solo la scuola a fare i corsi CIG e che li facesse "GRATIS" - quale è stato il grande vantaggio per il contribuente italiano dal momento che i due Ministeri coinvolti - Infrastrutture e Trasporti e Pubblica Istruzione - hanno finora erogato per le Scuole che svolgono i corsi CIG "gratis" 50 milioni di euro in un anno a fronte di 350.000 CIG rilasciati in un anno, visto che a dividere il finanziamento per i CIG rilasciati abbiamo un costo per patentino ciclomotore fatto "gratis" al semplice costo di 150 euro cadauno (esattamente lo stesso costo che in media hanno applicato le autoscuole che ci pagano anche le tasse).

Sulle microcars De Viti ha detto: "avete proposto la guida accompagnata a 16 anni e vi preoccupate che adesso guidano una microcar?". Forse non tiene conto che una microcar, che costa quanto una Panda, è una macchina a tutti gli effetti, solo che dovrebbe andare a 45 km/h e non può trasportare il passeggero; mentre, con la guida accompagnata a 16 anni c'è un istruttore qualificato che segue la formazione iniziale che poi si completa con un percorso didattico fatto con un tutor. Vorrei, ora, passare ad esaminare l'attuale scenario nell'ambito dell'accertamento dei requisiti tecnici che è il tema che mi è stato assegnato.

La patente di guida come documento di abilitazione si fa risalire nel 1883 in Francia, quando il Prefetto Louis Lepine istituisce, con validità limitata alla sola Région Parisienne il "Certificat de capacité". Per ottenere tale certificato bisognava aver compiuto il ventunesimo anno di età, essere di sesso maschile (le donne potranno circolare su veicoli a motore solo a partire dal 1897) ed aver superato un esame di idoneità. Si fa presente che all'epoca, in Francia, circolavano "ben" 1700 veicoli a motore.

Per quel che concerne l'esame di idoneità (che peraltro era stato introdotto in

Francia già nel 1889, quando il Sig. Léon Serpollet supera il primo esame di guida su un triciclo da lui costruito). L'esame era curiosamente svolto da un "Ingegnere delle miniere". Le prove consistevano nella verifica delle capacità di spostarsi, dirigersi verso la direzione voluta, arrestarsi ed avere qualche nozione sul funzionamento dei veicoli in caso di guasto.

Ad oggi, in Italia, la situazione è più o meno la stessa.

L'Europa decise di armonizzare l'esame per il conseguimento della patente di guida esattamente nel 1980 con una direttiva che costituì il primo approccio verso un'armonizzazione a livello europeo. Furono stabilite le principali manovre che dovevano essere fatte durante un esame; furono stabiliti per la prima volta dei tempi minimi della durata dell'esame di guida. Nel 1991 esattamente dopo undici anni, l'Europa torna di nuovo sull'argomento dettando delle norme precise. Nella stessa direttiva si comincia a dire che gli esaminatori devono aver ricevuto una formazione per poter valutare correttamente la capacità dei candidati a guidare con tutta sicurezza. La stessa normativa prevede, altresì, che il lavoro degli esaminatori deve essere controllato e supervisionato da un'autorità autorizzata dallo Stato membro. Secondo me, in Italia, questa normativa non è stata recepita bene.

Arriviamo alla famosa direttiva UE 2000/56 del 2000 sull'armonizzazione europea per gli esami delle patenti di guida, recepita in Italia il 30 settembre del 2003. Qui il lavoro del Comitato è stato straordinario, poiché finalmente si parla di norme per l'esame di guida e di teoria tutte finalizzate a perseguire la sicurezza della circolazione stradale. Su questo problema, in questa direttiva, si scrivono fiumi di inchiostro per cambiare, ad esempio, l'esame per la guida delle moto, prevedendo l'uso obbligatorio dell'abbigliamento tecnico, prove di frenata, un esame che deve essere fatto in tutte le condizioni meteorologiche. Al contrario di com'è oggi che se fanno due gocce d'acqua l'esaminatore non fa l'esame perché è pericoloso. Nel 2000 l'Europa, per la prima volta, si accorge che le case automobilistiche sono già arrivate all'euro 3 - adesso siamo arrivati all'euro 5 - e ci spiega che la guida in automobile deve essere finalizzata al contenimento dei consumi energetici per il rispetto dell'ambiente e per

ridurre l'inquinamento.

Con la direttiva 2000/56 si cambia la durata dell'esame che deve essere minimo di 25 minuti per le patenti A e B e minimo di 45 minuti per tutte le altre patenti. La seconda novità assoluta è quel punto dell'allegato 2 dove si prevede che le durante l'esame devono essere svolte manovre particolari su un apposito percorso di prove e in luoghi chiusi al traffico. Si tratta allora di prevedere i parchi scuola, i centri per la sicurezza stradale dove in condizioni di sicurezza si possono provare le frenate con l'ABS, dove far svolgere all'allievo gli esercizi che vengono normalmente eseguiti nei corsi di guida sicura o di guida difensiva. La stessa direttiva europea cerca di stimolare gli Stati ad una verifica puntuale anche dell'aggiornamento dei conducenti esistenti. Infatti, c'è da chiedersi come guidano quelli che hanno preso la patente 30 anni fa e che hanno imparato a frenare quando le automobili avevano i freni a tamburo e non erano dotate di ABS, ESP, etc.

Riepilogo: dalla prima direttiva europea di riforma e armonizzazione degli esami datata dicembre 1980 al 30 settembre 2003, data della direttiva europea 2000/56 sono passati 27 anni e l'UE ha pubblicato svariate direttive. La domanda che vi rivolgo è la seguente: perchè dal 30 settembre 2003, da quando cioè è stata recepita la direttiva 2000/56, ancora non escono i decreti attuativi?

Fra CIG, patenti auto e moto e patenti superiori le 6.800 autoscuole italiane incontrano ogni anno 1.500.000 utenti della strada. Passano attraverso le autoscuole:

- pochissimi adolescenti 14enni per il CIG - visto che lo fanno gratis a scuola
- qualche giovane 16enne per la patente moto perché è più facile prenderla in motorizzazione da privatista che non farlo in autoscuola
- la maggioranza dei 18enni che aspirano a prendere la patente B,
- alcuni adulti per le patenti professionali e una massa di cittadini extracomunitari di tutte le nazionalità.

Perciò, utenti della strada eterogenei per età, sesso, cultura, educazione, e l'autoscuola - nella maggioranza dei casi - è l'ultima frontiera, l'ultimo baluardo prima che questa gente si metta nella mobilità meccanizzata sulla strada.

Come i tecnici del Ministero hanno pensato bene di lavorare per migliorare la formazione dei conducenti negli ultimi anni? Tendendo sempre più ad incentivare la preparazione teorico-pratica “fai da te”. Si cerca, cioè, di agevolare e di invogliare quanto più è possibile il ragazzo ad andare direttamente alla motorizzazione a fare l’esame di teoria. Gli autonoleggiatori fanno le guide e accompagnano gli allievi agli esami, poiché per fare l’istruttore di scuola-guida in Italia ci vuole la terza media e un esame anche abbastanza semplice e così chiunque può diventare istruttore di autoscuola, prendere una macchina a noleggio, fare il noleggiatore e presentare gli allievi all’esame. ADR e carta di qualificazione del conducente, in maggior parte verranno date alle associazioni degli autotrasportatori perché hanno ritenuto opportuno che le associazioni degli autotrasportatori si gestiscano in proprio la formazione dei conducenti professionisti.

I corsi CIG nelle scuole vengono ancora svolti da insegnanti di educazione fisica, vigili urbani, pensionati, motociclisti e meccanici moto che la Federazione Motociclistica Italiana spesso invia nelle scuole per “insegnare” l’educazione stradale.

Oggi Abbiamo esami teorici per la patente multi lingue.

Non recepiamo le direttive europee però in compenso noi siamo stati i primi a partire con gli esami in molte lingue. Esami teorici con questionari che sono astrusi e scritti in “burocratese” o dagli esperti della settimana enigmistica. Quiz che tutto possono comprovare tranne la reale preparazione dell’allievo. A questo si aggiunge che è da poco uscita una circolare della Direzione Generale della Motorizzazione che impedisce, di fatto, che l’esame sia trasparente. Una circolare che prevede che durante una seduta d’esame di teoria, che dovrebbe essere pubblica, l’esaminatore a suo “insindacabile giudizio, sceglie un testimone a cui far assistere agli esami che vengono poi svolti a porte chiuse. Ma quale garanzia c’è qualora l’esaminatore non sia una persona professionalmente integerrima?

Per l’esame di guida poi la situazione è tragica. Premesso che esistono esaminatori preparatissimi che svolgono esami molto seri e severi, ma il sistema esami di guida, in Italia, non funziona.

Un allievo in media guida in autoscuola non più di 4 o 5 ore, percorre al massimo un centinaio di km, si presenta all'esame che nell'oltre il 90% dei casi supera già al primo "tentativo".

Ci sono esaminatori abilitati con corsi interni e con nozioni puramente teoriche abbastanza superate e in tutto questo le autoscuole si sono adeguate alla legge di mercato della domanda e dell'offerta per cui la clientela, diseducata da anni di logica per cui la patente deve essere data a tutti per forza come la carta di identità, raramente cerca la qualità del servizio e, talvolta, neanche la vuole.

Così come la patente professionale che deve essere data per forza perché c'è carenza di autisti: quindi bisogna darla a tutti e fare in fretta e siccome le autoscuole sono una perdita di tempo, qualcuno ha pensato che è meglio se le associazioni di autotrasportatori si gestiscono la faccenda al proprio interno.

In ultimo, non certo per importanza, formazione e aggiornamento nel sistema autoscuole, esaminatori e patenti sono parole sconosciute. In Europa, la formazione e l'aggiornamento per insegnanti ed istruttori di autoscuola è obbligatoria. Noi della Confedertaa siamo convinti che chi entra in automobile per formare un allievo svolge un compito delicatissimo per la sicurezza di quell'allievo e, per questo, deve essere un professionista serio e qualificato ai limiti del possesso di un diploma di laurea specialistico sulla materia.

Ma siccome a qualcuno va bene così, facciamo i conti con un 30% di neopatentati italiani che è coinvolto in un incidente stradale nel suo primo anno di patente e con il 60% degli automobilisti italiani che non sa guidare.

E' di attualità in questi giorni la liberalizzazione del nostro settore. Noi non siamo contrari ma ci preoccupa seriamente il fatto che se si liberalizza il settore autoscuole con le attuali regole si rischia di portare sul mercato soggetti di cui tutti noi dovremmo preoccuparci. Così com'è stata prevista la liberalizzazione delle autoscuole dal Ministro Bersani, oggi c'è il concreto rischio che, ad esempio, un pregiudicato può aprire un'autoscuola semplicemente con una dichiarazione di inizio attività e da subito, senza alcun controllo, inizia la professione.

Inizia a rilasciare dal giorno stesso attestazioni di recupero punti, attestazioni per i CIG ai maggiorenni, fogli rosa per patenti di guida, raccoglie gli acconti, incassa dei soldi e poi sparisce ancor prima che la Provincia possa aver fatto un solo controllo. Inoltre, come faremo a investire sulla qualità quando arriveranno “gli avventurieri”? Con chi altro ci dobbiamo mettere in concorrenza dopo i vigili urbani, i pensionati, la polizia stradale, l’ACI e gli autotrasportatori?

In conclusione, vengo ad illustrarvi le nostre proposte. Per noi occorre che il legislatore preveda:

- una formazione iniziale e un aggiornamento periodico obbligatorio per l’istruttore di guida e l’insegnante di teoria così da adeguarci al livello dei nostri colleghi europei;
- un sistema di esami più intelligentemente selettivo affinché chi esamina sia una persona altamente specializzata e qualificata, che si renda conto che se l’allievo non è tecnicamente o psicologicamente idoneo alla guida non gli deve far superare l’esame; tecnici-esaminatori adeguatamente preparati ed economicamente motivati. Non si può pretendere che con 1.200, euro al mese loro facciano lo sportello di mattina, gli esami il pomeriggio e le revisioni un altro giorno.

Insegnanti di autoscuole specializzati nell’insegnamento dell’educazione stradale, con particolari conoscenze relative alla didattica, alla pedagogia.

La figura del perito esaminatore” sul modello dei CTU dei tribunali, cioè un libero professionista vincolato alle rigide regole di un albo. In questo modo si potrebbe consentire ad altri soggetti di formarsi ed aggiornarsi ed accedere alla professione di esaminatore per patenti di guida. In conclusione auspico che sia anticipatamente recepita la direttiva UE 2006/126 del 20 dicembre 2006 - che dovrebbe essere recepita in Italia entro il 2011 - che oltre ad uniformare il modello della patente in versione tessera plastificata col microchip, rafforzi l’interesse della sicurezza stradale, introduca l’accesso progressivo ai motocicli più potenti, (armi micidiali nelle mani di questi ragazzi), introduca la patente AM per la guida dei ciclomotori e imponga anche agli esaminatori formazione iniziale ed aggiornamento periodico.

Sulla patente di guida a 16 anni e sulla guida sicura non voglio aggiungere altro, appoggiando e condividendo pienamente tutto quanto proposto dall'ACI.

Grazie