

La FORMAZIONE per meccatronici dell'autoriparazione

A margine di un corso tenuto recentemente per conto di una società multiutility campana, approfittiamo per svolgere alcune considerazioni sulla formazione dedicata alla meccatronica per l'autoriparazione



Alessandro Sasso,
Coordinatore
Sezione
Trasporti,
A.I.MAN.

Non tutti i manutentori hanno svolto corsi presso enti accreditati secondo l'accordo Stato Regioni che consentono di acquisire il titolo ufficiale di manutentore meccatronico per l'autoriparazione e, in ogni caso, difficilmente si trovano sul mercato risorse specificamente formate per i veicoli pesanti. Più in generale, quella del manutentore meccatronico è una figura oggi molto difficile da reperire sul mercato del lavoro, con l'eccezione di poche e limitate aree geografiche. Se il problema di reperire gli autisti è noto ai più grazie alle periodiche riflessioni che appaiono sui mass media, anche quello della carenza di manutentori rappresenta un fattore oggi critico per la *business continuity* di tutte le società che svolgono servizi di pubblico interesse come il trasporto locale o la raccolta rifiuti.

Peculiarità del mestiere e gap formativi

La professione riconosciuta (ossia regolamentata in Italia) di meccatronico per l'autoriparazione è regolata dalla Legge 122/92 e s.m.i, modificata dalla 224/12 che ha appunto introdotto il termine "meccatronico" derivante dalla crasi fra il vecchio meccanico motorista e l'elettrauto.

Per accedervi occorre un percorso lavorativo precedente o di inserimento a valle di un attestato di qualifica professionale (AQP) o di un diploma di tipo tecnico; capita spesso che meccatronici per l'autoriparazione, sep-

pur esperti, non possiedano però le competenze di base sull'elettrotecnica materia che, se un tempo poteva essere considerata ancillare rispetto alla motoristica e alla meccanica, oggi risulta centrale.

Ciò non solo a causa del grande diffondersi dei sistemi a propulsione elettrica ma anche e soprattutto perché i veicoli moderni sono sempre più complessi e dotati di apparecchiature elettroniche.

Risulta dunque di estrema utilità l'erogazione - oltre al normale training on the job - di percorsi formativi teorico-pratici brevi e ricchi di contenuti, che consentano di sanare direttamente sul campo i gap presenti con una didattica estremamente personalizzata e basata sull'interscambio di esperienze docente discente. Il primo, in tutta evidenza, deve essere un manutentore esperto con un curriculum il più completo possibile e buone capacità di comunicare utilizzando il linguaggio proprio dell'ambiente di lavoro. La sua scelta è determinante.

Ricadute di esperienza

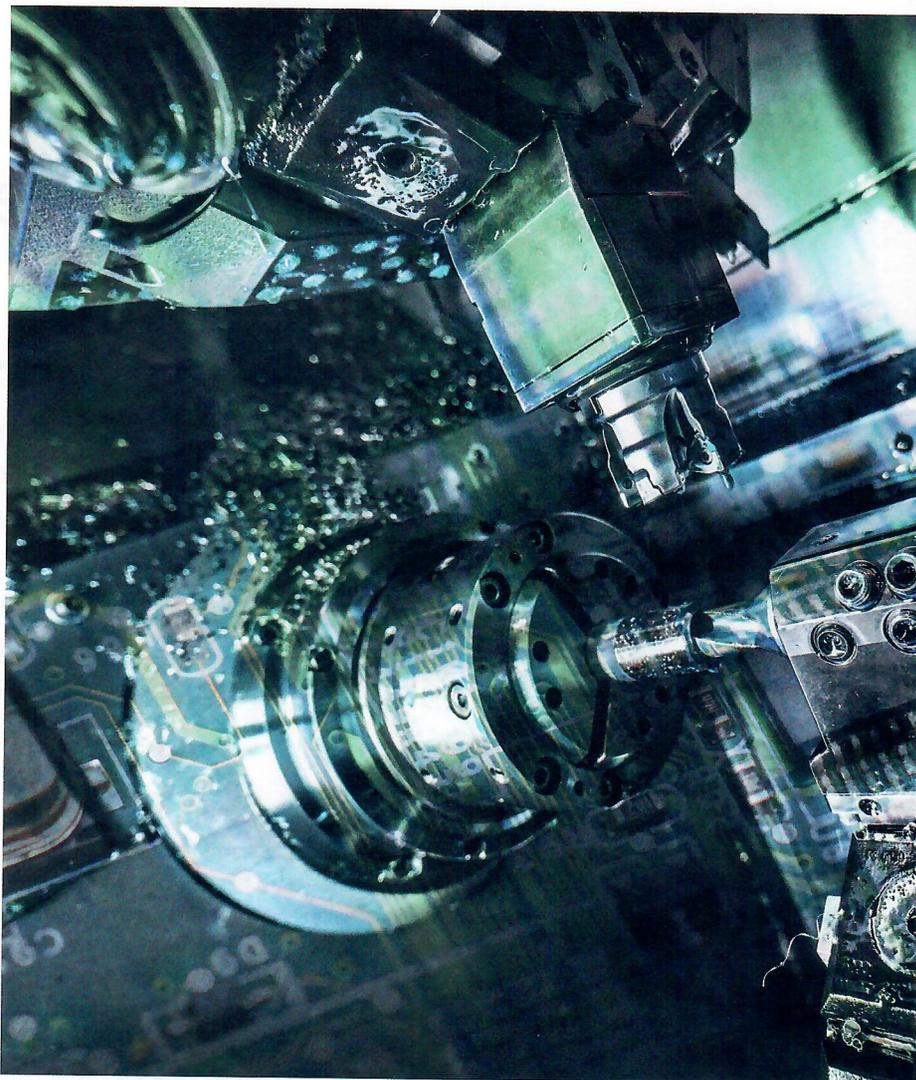
In tante officine di manutenzione si trovano persone di estrazione e cultura completamente diverse e, in molti casi, si è in presenza di salti generazionali significativi. Nel caso in esame il personale da formare proveniva da una recente concorso di assunzione (svolto nell'anno 2023) che aveva consentito di inserire nei ranghi aziendali ben 20 nuovi manutentori.

Le prove di mestiere erano servite per qualificare il personale per il quale procedere poi all'assunzione: in tale occasione si erano palesate tre diverse tipologie di candidati:

- una, per fortuna minoritaria, di persone totalmente incapaci di comprendere l'argomento a partire dalle sue basi, inconsapevoli anche del tipo di mestiere che avrebbero potuto o voluto svolgere. Tali esaminandi, che per inciso non risultavano neppure consapevoli dei rischi presenti in officina, sono evidentemente stati esclusi seppure sulla carta avessero presentato dei titoli idonei;
- una seconda categoria di persone selezionate, all'opposto, era palesemente "padrone del mestiere" seppure non risultassero esperienze ufficiali a supportare le candidature. Capita spesso in effetti che lavoratori del settore non presentino sempre situazioni completamente regolarizzate, o semplicemente operino conto proprio per pura passione. Si tratta delle figure più ricercate perché immediatamente impiegabili in un'officina di auto-riparazione;
- vale però la pena soffermarsi sulla terza categoria di persone, mediamente giovani (fra i 20 e i 30 anni) che pur non in possesso di esperienze specifiche e di competenze specialistiche hanno mostrato da subito voglia di imparare e capacità di apprendere, dimostrandosi molto promettenti. A titolo di curiosità (e di "specchio dei tempi"), una di esse era una ragazza di 27 anni, prima in assoluto a poter lavorare finora in una realtà così grande e complessa come quella in esame. Seppure al colloquio non avesse potuto avere la percezione di essere stata positivamente valutata, la stessa si è dimostrata all'atto pratico un elemento estremamente valido, confermando la bontà delle scelte dell'esaminatore.

L'ultimo caso citato è significativo in quanto l'azienda, in conseguenza della sua assunzione, ha dovuto riorganizzare le officine diversificando facility quali bagni e spogliatoi, entrando di fatto nella modernità. A distanza di un paio di mesi dal suo inserimento, il risultato è pieno soddisfacente anche per lei stessa.

Nel dettaglio, si è erogato a tutto questo personale (in totale 16 unità) un corso di base di elettrotecnica applicata ai veico-



li pesanti da 40 ore, distribuite su cinque giornate consecutive svolte direttamente in officina.

Ai normali concetti teorici si sono immediatamente affiancate dimostrazioni pratiche, utilizzando un veicolo attrezzato e tutta la documentazione di manutenzione disponibile.

Sono stati quindi analizzati tutti i sottosistemi tipici di un veicolo attrezzato, da quelli di propulsione (motore, alimentazione, raffreddamento, lubrificazione, post trattamento dei gas di scarico) ai servizi (impianto elettrico, sospensioni) fino al comando e controllo e manutenzione delle degli allestimenti, questi ultimi con una importante componente oleodinamica.

Una preparazione teorica e pratica completa per questa nuova generazione di manutentori. □