



Roma, 29 dicembre 2025

URGENZA SU POLIZZA CASKO E OSSERVAZIONI SU D.D. 11/12/2025 N. 533

Le scriventi sigle sindacali, sia firmatarie, sia non firmatarie dell'ultimo CCNL, seppur fiduciose nella volontà dell'Amministrazione di mantenere gli impegni, presi nel corso dell'ultimo incontro del 10 dicembre, volti a reperire al più presto i fondi per rinnovare per il 2026 la **Polizza Kasko** per i colleghi impegnati, con la propria vettura, in ispezioni, conto privato, funzioni tecniche, ecc. segnalano ulteriormente l'imminenza di tale scadenza e l'urgenza di provvedere in tal senso.

Anche prima della riforma della L. 870/86, nessuno dei nostri colleghi ha mai anticipato le spese per tale polizza assicurativa, che non è mai stata rimborsata ai lavoratori, bensì fornita dall'Amministrazione per precise previsioni normative e contrattuali (fra le ultime anche l' art. 34 CCNL 2019-21).

Pertanto, la tesi secondo la quale tale polizza debba essere obbligatoriamente acquistata dal singolo lavoratore, in quanto inclusa nell' omnicomprensività dei rimborsi corrisposti ai colleghi, è da considerarsi surreale come è surreale tutta l'incertezza nella quale i dipendenti MIT si trovano ad operare da due mesi.

Occorre scongiurare ogni ipotesi di danno in eventuali periodi di tempo non coperti da questo diritto e questa tutela già conquistata dai lavoratori.

Inoltre, in riferimento alle rassicurazioni ricevute, nel corso dell'ultimo incontro, dal Direttore della DGMOT, su di una serie di paletti che sarebbero stati introdotti per limitare le attività degli assistenti e rimodulare i nastri operativi in maniera più favorevole ai nostri colleghi, è doveroso, da parte delle scriventi, far notare come il **DD 533 del 11.12.2025** non dia seguito a quanto paventato; pertanto **sottponiamo all' Amministrazione le seguenti osservazioni, con l' auspicio di giungere ad una soluzione condivisa nel corso del prossimo incontro calendarizzato per gennaio:**

Nelle premesse e all'articolo 1 del decreto in oggetto si fa riferimento ai "centri autorizzati ai sensi della legge n. 870/1986". Tale formulazione appare giuridicamente ambigua e non coerente con l'attuale assetto normativo.

Il D.M. 15 novembre 2021, n. 446, come coordinato con il D.M. 21 settembre 2023, prot. n. 237, all'articolo 1 definisce infatti:

- alla lettera b), l'“autorizzazione” quale titolo giuridico di cui all'art. 105, comma 3, lett. d), del d.lgs. n. 112/1998, necessario per l'espletamento delle attività di revisione di cui all'art. 80, comma 8, del Codice della Strada sui veicoli pesanti;
- alla lettera c-ter), i “centri 870” come imprese di autoriparazione autorizzate dalla Direzione Generale per la Motorizzazione ai sensi dell'art. 19 e della Tabella III, punto 3), della legge n. 870/1986, per l'espletamento delle attività di revisione dei veicoli pesanti e assimilati;
- alla lettera h), l’“operatore autorizzato” come il centro di controllo privato titolare dell'autorizzazione di cui alla lettera b).

Il medesimo D.M. n. 446/2021 preannunciava inoltre l'adozione del cosiddetto “Decreto tariffe”, destinato a disciplinare sia la tariffa nazionale della revisione sia la tariffa delle ispezioni svolte dagli UMC, ai sensi dell'art. 80, commi 10 e 12, del Codice della Strada.

L'entrata in vigore del Decreto tariffe era espressamente collegata alla disciplina transitoria dei centri 870, come previsto dall'art. 19-bis del D.M. 446/2021, che consentiva ai centri 870 di continuare ad operare fino al

diciottesimo mese successivo all'entrata in vigore del decreto tariffario, prevedendo modalità alternative di svolgimento dei controlli tecnici e la successiva decadenza delle autorizzazioni in assenza di adeguamento.

Ad oggi, tuttavia:

- il Decreto tariffe non risulta emanato;
- non risulta l'esistenza di operatori regolarmente autorizzati ai sensi della nuova disciplina;
- le attività di revisione vengono svolte presso sedi tecniche autorizzate in base alle precedenti normative tecniche, dotate di attrezzature e locali ritenuti “paragonabili” a quelli degli UMC;
- tali sedi sono gestite da officine di riparazione o agenzie di pratiche automobilistiche, con l'intervento di ispettori.

In questo contesto normativo e fattuale, il riferimento contenuto nel D.D. 11 dicembre 2025 n. 53 a “personale indicato dai titolari dei centri autorizzati ai sensi della legge 870/1986” risulta privo di un chiaro fondamento giuridico, non essendo oggi individuabile con certezza il soggetto giuridico cui tale espressione dovrebbe riferirsi. La medesima formulazione è ripresa all'art. 2 del decreto, che attribuisce a tali soggetti il potere di individuare e dichiarare gli assistenti tecnici, senza chiarire il rapporto tra tali “centri” e le attuali strutture operative presso cui le sedute di revisione vengono effettivamente svolte.

Da ciò discendono rilevanti criticità operative e di responsabilità.

Qualora l'assistente sia un dipendente dell'Amministrazione, lo stesso è stato sottoposto a formazione di base, appone la propria firma sul referto di revisione, come previsto dalla circolare del 27 febbraio 2017 (par. 3), ed è già stato riconosciuto un incremento del numero dei veicoli revisionabili, passato dal 25% al 33% con la recente riforma della legge n. 870/1986.

Appare invece inaccettabile che un assistente venga dichiarato “dotato di specifiche competenze per l'utilizzo delle attrezzature” su semplice indicazione di un centro 870 che, allo stato, non risulta giuridicamente esistente come operatore autorizzato ai sensi della normativa vigente. Si evidenzia inoltre che il decreto affida tale attestazione ad una autodichiarazione del soggetto privato, senza prevedere requisiti minimi, titoli abilitanti, percorsi formativi standardizzati o verifiche preventive da parte dell'Amministrazione.

Nel caso in cui l'assistente venga indicato dall'officina di riparazione o dall'agenzia di pratiche automobilistiche, si configura un evidente conflitto di interessi. Inoltre, tale soggetto potrebbe non essere adeguatamente formato né sul corretto utilizzo delle attrezzature, né sui limiti tecnici e procedurali da rispettare nello svolgimento delle operazioni di revisione.

Si rileva inoltre che l'assistente esterno non è tenuto ad apporre la propria firma sul referto di revisione. Ne consegue che l'ispettore o il funzionario che si avvale della sua collaborazione opera sotto la propria esclusiva responsabilità tecnica e giuridica. L'Allegato B del decreto conferma che l'assistente svolge funzioni meramente operative di supporto, senza alcuna assunzione di responsabilità sugli esiti delle verifiche. Si evidenzia inoltre che le operazioni di revisione dei veicoli pesanti si articolano in una sequenza tecnica ben definita e non meramente esecutiva, che comprende, tra l'altro, la corretta identificazione del veicolo mediante lettura del numero di telaio e verifica della corrispondenza con la tabella VIN, l'esecuzione delle prove strumentali sui gas di scarico mediante opacimetro, le verifiche sull'impianto di illuminazione e segnalazione visiva mediante prova fari, nonché le ulteriori misurazioni e controlli previsti dalla normativa tecnica vigente. L'utilizzo delle attrezzature di prova richiede competenze specifiche e modalità operative uniformi, poiché anche variazioni minime nell'esecuzione delle singole fasi possono incidere in modo significativo sull'esito delle verifiche.

L'affidamento di tali operazioni a un assistente esterno all'Amministrazione, non firmatario del referto e privo di responsabilità formale, comporta il rischio concreto che le prove non vengano eseguite secondo criteri omogenei e conformi alle procedure, né garantisce l'assenza di condizionamenti legati a interessi diversi da quelli pubblici. In tale assetto, l'Amministrazione si espone a potenziali profili di responsabilità e contenzioso, mentre il funzionario titolare della seduta si trova gravato di un ulteriore carico di controllo e vigilanza sull'operato dell'assistente, vanificando di fatto qualsiasi presunto beneficio in termini di efficienza e determinando un aggravio organizzativo e di responsabilità non giustificato. L'affidamento di tali operazioni a

soggetti estranei all'Amministrazione, non firmatari del referto e privi di responsabilità formale, non garantisce che le prove vengano eseguite in modo corretto e conforme alle procedure, né esclude il rischio che l'operato dell'assistente possa essere condizionato da interessi diversi da quelli pubblici, con evidenti ricadute sulla imparzialità e sull'affidabilità del controllo. In tale contesto non risulta comprensibile la previsione di un incremento del numero dei veicoli revisionabili, che, anche per effetto degli arrotondamenti previsti, potrebbe passare da 24 fino a 33 veicoli, senza alcuna corrispondente assunzione di responsabilità da parte dell'assistente. A margine, si ribadisce come le attività dell'assistente esterno all'amministrazione (o aiutante), come ampiamente dimostrato, sono peggiorative ai fini dell'incremento della produttività poiché, secondo una semplice valutazione di metrica del lavoro, i tempi di dette attività si sommano a quelle del tecnico, chiamato, appunto, a doverle verificare.

È infine significativo ricordare che la circolare del 27 febbraio 2017, prot. RU/4791, è stata sospesa (ad eccezione del paragrafo 2 relativo al nastro operativo, applicato fino al 30 ottobre 2025) con circolare del 25 maggio 2017, prot. RU/11423. Tale circolare prevedeva che una parte rilevante dei controlli di cui alla direttiva 2014/45/UE, individuati nella colonna D dell'Allegato 2 come "controlli visivi con mano d'opera effettuabili solo da officina", fosse certificata direttamente dalle officine di riparazione mediante apposita attestazione.

Le forti proteste degli operatori del settore, che non intendevano assumersi responsabilità tecniche e giuridiche proprie dell'Amministrazione, portarono alla sospensione della circolare. La riproposizione, seppur parziale, di tale impianto attraverso il decreto in oggetto appare quindi criticabile sotto il profilo della coerenza normativa, della tutela dell'imparzialità dell'azione amministrativa e della corretta attribuzione delle responsabilità.

Qualora l'Amministrazione ritenga che il compito degli aiutanti non sia quello di effettuare misurazioni e controlli in autonomia ma semplicemente quello di aiutare il tecnico nella effettuazione delle prove, spostando le attrezzature, inserendo la sonda ecc. non si può ritenere che tale aiuto giustifichi l'aumento del numero di veicoli da revisionare in quanto l'effettuazione delle prove richiede comunque la presenza del tecnico che sovrintende che le prove siano effettuate regolarmente come, ad esempio, l'allineamento corretto del provafari rispetto al veicolo, il rispetto della distanza del fonometro dal veicolo, il corretto inserimento della sonda dell'analizzatore o opacimetro nello scarico e il rispetto del numero di giri del motore. Si fa presente, inoltre, che già attualmente le prove vengono effettuate con l'ausilio di personale dell'officina e che i tempi indicati sono appena sufficienti all'effettuazione delle prove. Peraltro, non è chiaro quale sia il ruolo dell'aiutante qualora si tratti di revisionare rimorchi e semirimorchi visto che per questa tipologia di veicoli non sono previste prove strumentali del tipo sopra specificato.

Di temi da affrontare e modifiche da apportare ce ne sono tanti; l'occasione è gradita anche per fare un ulteriore appello alle altre OO.SS. del nostro dicastero, affinchè convergano con le scriventi, per giungere ad una difesa unitaria degli interessi e delle condizioni minime di sicurezza e di gratificazione dei nostri colleghi.

FP CGIL	UIL PA	FLP	USB PI
Gianfreda	Triolo	Caiazza	Conti
Sabbatella	Lobrisco	Campopiano	
Maugeri	Rignanese		
Statello			