

Al Direttore Generale Dott. Gaetano Servedio

Oggetto: considerazioni in merito al Decreto Interdirigenziale n.251028 - Assistenti alle operazioni tecniche

Spett.le direttore generale,
nonostante la ridefinizione dei nastri operativi degli ispettori abilitati non riguardi direttamente i nostri rappresentati, riteniamo doverose alcune considerazioni, che peraltro richiamano un vecchio vuoto normativo contenuto nel DM 446/2021 e s.m.i. Con riferimento a quest'ultimo, all'art.5 comma 2.2 viene prescritto quanto segue:

"Gli operatori autorizzati si dotano di personale idoneo a garantire il supporto all'ispettore incaricato dell'espletamento delle attività di revisione dei veicoli pesanti."

Tale disposizione, oltre ad essere effettivamente inapplicabile a causa dell'assenza di istruzioni operative specifiche, è origine di numerose contestazioni dirette da ispettori ad officine e viceversa. Nell'interesse di entrambe le parti, sarebbe utile un chiarimento inequivocabile.

La transizione ormai applicata anche per gli ispettori abilitati verso il criterio numerico dei veicoli per seduta, in luogo al minutaggio totale massimo delle operazioni, rende ancora più centrale il ruolo del personale ausiliario dell'officina.

Su questo punto, tuttavia, una netta obiezione rispetto al trend intrapreso con il Decreto Interdirigenziale n.251028 in materia di "assistenti alle operazioni tecniche". Tali figure non possono essere considerate come un "plus" finalizzato a velocizzare le operazioni - e dunque consentire di incrementare il numero di veicoli per seduta -, ma dovrebbero essere requisito minimo ed indispensabile per ospitare nella propria sede le sedute esterne.

Basti tenere presente del semplice atto di movimentare e/o accoppiare i veicoli pesanti (motrice + rimorchio): solo per tale onere è necessaria una figura specializzata ed in possesso dell'apposito titolo di guida. Si consideri inoltre l'effettuazione delle prove strumentali, a maggior ragione in vista dell'introduzione di un protocollo analogo (o banalmente similare, come si auspica) al MCTC Net 2 operativo nel settore veicoli leggeri. Il soggetto che imposta gli strumenti inserendo i dati del veicolo, oppure che predispone le prove tecniche, ad esempio inserendo la sonda dell'opacimetro nello scarico oppure avvicinando il centrafari alla posizione più opportuna, è, ancora una volta, una figura specializzata, meglio se in possesso dell'abilitazione alle revisioni, quantomeno dei veicoli leggeri.

Senza un minimo di due figure specializzate in servizio, non sovrapponibili, presso il richiedente, è impossibile che si svolga regolarmente una seduta di revisione in tempi ragionevoli, considerando sempre come limite superiore le 8 ore lavorative. Ed a questo proposito il cortocircuito alla base di numerosi contenziosi:

"L'ispettore ha il dovere di effettuare n. revisioni, ma tali operazioni, stando ai massimali attualmente previsti dalla legge, sono impossibili da svolgere individualmente. L'ispettore ha diritto a "personale idoneo a garantire supporto", ma non esistono criteri per stabilirne l'idoneità, quindi formalmente non esiste personale idoneo. Ciò nonostante, qualora l'ispettore decidesse di interrompere la seduta per cause non riconducibili ad esso, quali ad esempio prolungamenti oltre misura delle tempistiche operative, rimane suo malgrado l'unico responsabile della decisione."

Siamo fermamente convinti che il semplice atto di considerare il personale ausiliario come facoltativo sia già di per sé un dietrofront rispetto al processo evolutivo delle officine 870 avviato per con il DM 446/21, una rivoluzione più indispensabile che necessaria in relazione agli standard insufficienti delle officine, soprattutto di veicoli pesanti, presenti in Italia. Il problema principale tuttavia rimane di natura concettuale, ma con tale premessa non si intende affermare che sia qualcosa di astratto e quindi marginale.

Per evitare le situazioni di potenziale conflitto d'interessi, la normativa prevede l'affidamento delle responsabilità connesse al processo di revisione a soggetti indipendenti, privati o pubblici che siano.

Senza mettere in discussione l'importanza del personale ausiliario, un conto è considerarlo come mero strumento di supporto, un conto è attribuirgli i poteri certificativi caratteristici di un pubblico ufficiale o di un incaricato di pubblico servizio.

Esistono forse prove strumentali con diverse gerarchie? Chi svolge cosa e con quale titolo? Ma soprattutto, chi è il titolare delle responsabilità del processo di controllo tecnico?

È chiaro che una qualsiasi risposta alle precedenti domande disallineata alle direttive comunitarie in materia sia un abuso che va a deturpare l'attuale modello virtuoso basato sul principio di indipendenza e terzietà, riducendo il livello qualitativo generale dei controlli tecnici sui veicoli.

In conclusione, auspichiamo che l'Amministrazione decida di rivedere la disposizione in oggetto, o quantomeno sia disponibile ad ascoltare tutte le ragioni dei soggetti chiamati in causa.

Genova, 31/10/2025

Il Segretario Nazionale Federispettori, Diego Brambilla